

Inpasbaarheid van de Haven van Zeebrugge

Deel 2: Voorstellen ter Verbetering van
de Communicatie en de Leefbaarheid

Eindrapport
December 2001

Bart De Wachter
Dirk Le Roy
Paul Vanhaecke

Provincie
West-Vlaanderen



Inpasbaarheid van de Haven van Zeebrugge

Deel 2: Voorstellen ter Verbetering van de Communicatie en de Leefbaarheid

Eindrapport December 2001

Bart De Wachter
Dirk Le Roy
Paul Vanhaecke

Provincie
West-Vlaanderen



ENVIRONMENTAL CONSULTANCY & ASSISTANCE

Inpasbaarheid van de Haven van Zeebrugge

Deel 2: Voorstellen ter Verbetering van de Communicatie en de Leefbaarheid

INTERREG IIC - Project SAIL

Eindrapport

December 2001

Opdrachtgever :
Provincie West-Vlaanderen

Uitvoerder :
ECOLAS NV
Bart De Wachter, Dirk Le Roy, Paul Vanhaecke
Nr. 4055

Met steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling

Inhoud

Samenvatting.....	9
1 Inleiding	11
2 Communicatie :	11
2.1.1 Voorstellen voor verbeterde communicatie	14
Platform voor overleg en visieontwikkeling.....	15
Platform voor informatie naar betrokken partijen tijdens uitwerking en planning van projecten	17
Platform voor informatie en terugkoppeling tijdens de uitvoer van een project.....	18
3 Leefbaarheid	19
3.1 Zeebrugse woonwijken	20
Beleidsmatige context :	23
3.1.1 Voorstel ter verbetering van de situatie.....	26
Kennisvergaring	26
3.2 Mogelijke oplossingen voor lichtpollutie in de haven	32
3.3 Mogelijke oplossingen voor geluidsproblematiek rond de haven	33
3.3.1 Containervervoer en RORO	34
3.3.2 Spoorgebonden geluidsoverlast	38
3.3.3 Conflictbeheersing	39
3.4 Ramskapelle : geluid en licht.....	39
3.5 Veiligheid.....	41
3.6 Visuele hinder	42
4 Workshop	43
Doel	43
Programma.....	43
Resultaten van de Discussie	44
5 Overzicht van de voorstellen	47
5.1 Communicatie :	47
5.2 Leefbaarheid.....	47
Bijlagen	48
1 Bijlage 1	48
Streekplatform Brugge.....	48
APZI vzw	48
MiNa-Raad Blankenberge / MiNa-Raad Brugge / MiNa-Raad Knokke Heist / MiNa-Raad West-Vlaanderen.....	49
GECORO Brugge / GECORO Blankenberge / GECORO Knokke-Heist / PROCORO West-Vlaanderen	49
Experten Adviesgroep Duurzame Ontwikkeling	49
Interkabinetten Stuurgroep voor Geïntegreerd Kustzonebeheer.....	49

Vlaamse havencommissie	50
Subregionaal overlegorgaan	50
Stuurgroep Strategisch Plan	51
Maatschappelijke klankbordgroep Strategisch Plan	51
Plangroep Strategisch Plan	51
Lokale actiegroepen	51
 2 bijlage 2 : Samenstelling Platforms.....	 52
Streekplatform Brugge, Raad Van Beheer.....	52
APZI (130 leden), Raad Van Beheer	52
MiNa-Raad Blankenberge	53
MiNa-Raad Knokke-Heist	53
MiNa-Raad Brugge	53
MiNa-Raad West-Vlaanderen	54
GECORO Blankenberge	55
GECORO Knokke-Heist	55
GECORO Brugge	55
PROCORO, Ruimtelijke Ordening West-Vlaanderen	56
Experten Adviesgroep Duurzame Ontwikkeling (doelstelling II - programma)	56
Interkabinetten Stuurgroep voor Geïntegreerd Kustzonebeheer	56
Subregionaal overlegorgaan	57
Strategisch Plan Zeebrugge - Maatschappelijke klankbordgroep	57
Strategisch Plan Zeebrugge - Plangroep	58
Strategisch Plan Zeebrugge - Stuurgroep	59
Vlaamse Havencommissie.....	60

Figuren en Tabellen

Figuur 1 Situering van de verschillende woonwijken in Zeebrugge.....	20
Figuur 2 Figuur van de gewenste ruimtelijke structuur van Zeebrugge volgens het richtinggevend gedeelte van het voorontwerp van het structuurplan van Brugge.....	24
Figuur 3 Bestaande toestand in Zeebrugge	25
Figuur 4 Voorgestelde toestand in Zeebrugge	31
Figuur 5 Afbeelding van de afname van geschatte geluidsniveaus veroorzaakt door container en RoRo behandeling op de Zweedse Kaai	36
Figuur 6 Invloed van wind op het afschermend effect van een geluidsscherm	38
Figuur 7 Gewenste locatie van de aarden wal	40
Tabel 1 Overzicht van de vertegenwoordiging van de verschillende maatschappelijke actoren in de verschillende bestaande communicatie en overlegplatforms. Platforms die nog niet actief zijn hier niet weergegeven.....	13
Tabel 2 Relevante (geïdentificeerde) bedrijfsactiviteiten die in Zeebrugge plaatsvinden zijn	20
Tabel 3 Overzicht van het patrimonium van de Brugse Maatschappij voor Huisvesting en de aantal verkochte en verhuurde woningen op 21/12/2000.....	22
Tabel 4 Overzicht van de problemen en kwaliteiten van de vier woonwijken	23

Lijst van Afkortingen

ABVV	Algemeen Belgisch Vakverbond
ACLVB	Algemene Centrale der Liberale Vakbonden Van België
ACOD	Algemene Centrale der Openbare Diensten
ACV	Algemeen Christelijk Vakverbond
APZI	Association Port of Zeebrugge Interest
AROHM	Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten
AWZ	Administratie Waterwegen en Zeewezen
BBGZ	Beroepsvereniging van Behandelaars van Goederen Brugge Zeebrugge vzw
BBL	Bond Beter Leefmilieu
BMM	De Beheerseenheid Mathematisch Model van de Noordzee
BPA	Bijzonder plan van Aanleg
BTB	Belgische Transportbond
CEWEZ	Centrale der Werkgevers Zeebrugge
CIBE	Centrum voor overheidscommunicatie vzw
CVD	Centrale van Vervoerarbeiders en Diamantbewerkers
FEBETRA	Federatie van Belgische Transporteers
GECORO	Gemeentelijke Commissie Ruimtelijke Ordening
GOM	Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij
HIVA	Hoger Instituut voor de Arbeid
LBC	Landelijke Bedienden Centrale
LIN	Leefmilieu, Infrastructuur en Natuur
LNG	Liquid Natural Gas
L _w	Geluidsniveau vermogen
MBZ	Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen NV
MiNa-Raad	Milieu en Natuur raad
MIRONA	Milieu Ruimtelijke ordening en Natuur
NGO	Niet Gouvernementele Organisatie
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NVK	Nationaal Verbond voor Kaderpersoneel
PROCORO	Provinciale Commissie Ruimtelijke Ordening
RO-RO	Roll on - Roll off transport
RUCA	Universitair Centrum Antwerpen
SAIL	Schéma d'Aménagement Intégré du Littoral
SAV	Koninklijke Beroepsvereniging van Goederenvervoerders van het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk gewest
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
SEVI	Studiecentrum Emile Vandervelde Instituut
SRO	Subregionaal Overlegorgaan
SVBZ	Scheepsvaartvereniging voor de havens van Brugge en Zeebrugge
TEW	Toegepaste Economische Wetenschappen
UFSIA	Universitaire Faculteiten Sint Ignasius Antwerpen
UNIZO	Unie van Zelfstandige Ondernemers
VEREXZ	Vereniging der Expéditeurs van Zeebrugge
VEV	Vlaams Economisch Verbond
VKW	Verbond van Christelijke Werkgevers en Kaderleden
WES	West-Vlaams Economisch Studiebureau
WVF	
WVI	West-Vlaamse Intercommunale voor Economische Expansie, Huisvestingsbeleid en Technische Bijstand

Samenvatting

In dit tweede deel van het eindrapport van de studie inpasbaarheid van de haven van Zeebrugge worden een aantal voorstellen uitgewerkt voor twee knelpunten, communicatie en leefbaarheid, die in het eerste deel van de studie geïdentificeerd werden. De keuze voor deze twee knelpunten is mede ingegeven door de ontwikkelingen die zich op het terrein hebben afgespeeld, en specifiek de start van het strategisch plan voor de haven van Zeebrugge.

In het eerste deel van dit rapport wordt dieper ingegaan op de bestaande communicatiestructuren. Analyse van de vertegenwoordiging in de verschillende bestaande overlegstructuren legt een aantal structurele problemen bloot zoals het ontbreken van een platform dat voldoende maatschappelijke draagkracht heeft of waarin alle belangrijke maatschappelijke actoren vertegenwoordigd zijn. Vervolgens wordt dieper ingegaan op de verschillende noden aan overleg en communicatie. Hierbij wordt gekeken naar zowel visieontwikkeling, planning en uitwerking van projecten als communicatie tussen de verschillende actoren. Ook wordt aandacht geschonken aan informatie naar de bewoner en burger toe. Tenslotte wordt ook de mogelijkheid van terugkoppeling behandeld. Drie verschillende platformen voor communicatie en overleg worden voorgesteld, die waar mogelijk voortbouwen op bestaande structuren en de bestaande dynamiek, zoals bijvoorbeeld ontwikkeld in het strategisch plan, maximaal trachten te benutten.

In het tweede deel wordt dieper ingegaan op de leefbaarheid rond de haven. Hierbij wordt vooral aandacht geschonken aan de verschillende Zeebrugse woonwijken. De problematiek wordt geschetst en verschillen tussen de verschillende woonwijken (Standwijk, Stationswijk, Dorpskom en Vismijnwijk) worden besproken. Het uitgewerkte voorstel gaat uit van een aantal basisdoelstellingen : verdichting van het sociale en gemeenschapsweefsel, groene buffering ten opzichte van de havenactiviteiten en wegwerken van fysieke barrières. Op basis van deze doelstellingen worden een aantal voorstellen uitgewerkt die het sterkst uitgewerkt zijn voor de Dorpskom en Vismijnwijk. Hier wordt een sterke integratie nagestreefd van beide wijken onder andere door verkeerstechnische ingrepen van de Kustlaan; een uitbreiding van de groene bufferzones, aangevuld met specifieke maatregelen voor de verbetering van de sociale en werkgelegenheidssituatie.

Daarnaast wordt er dieper ingegaan op aspecten van geluid en lichthinder in en rond de haven. Hierbij worden een aantal technische, organisatorische en operationele voorstellen gedaan om de situatie te verbeteren. Ook veiligheidsaspecten worden kort behandeld.

Tenslotte wordt ook een weerslag gegeven van de workshop die georganiseerd is geweest, waarbij actoren en betrokken partijen hun bedenkingen omtrent de voorstellen konden geven. Deze zijn verwerkt geweest in de uiteindelijke voorstellen.

De voorstellen die in het kader van dit rapport geformuleerd zijn mogen niet gezien worden als een eindpunt, maar zijn een beginpunt voor verder discussie omtrent de leefbaarheid en communicatie rond en in de haven van Zeebrugge. Dit document bevat een aantal ideeën die in het kader van het Strategisch Plan verder uitgewerkt kunnen worden, en heeft als doel op langere termijn de communicatie tussen en inbreng van de vele betrokken partijen bij de verder ontwikkeling van de Haven van Zeebrugge als poort en integraal deel van de Vlaamse kust gaande te houden.

1 INLEIDING

In dit tweede deel van de studie omtrent de inpasbaarheid van de haven van Zeebrugge ligt de nadruk op het voorstellen van oplossingen voor een aantal knelpunten. Deze knelpunten zijn het resultaat van de identificatie die plaats vond tijdens het eerste deel van de studie waarbij de actuele situatie werd beschreven en de toetsing van dat deel van de studie tijdens een workshop met betrokken partijen.

Een gegeven dat een belangrijke impact heeft gehad op de totstandkoming van het tweede deel van de studie is het opstarten van de studie omtrent het strategisch plan voor de haven van Zeebrugge. In die studie van het strategisch plan van de haven van Zeebrugge worden onder andere aspecten dieper bestudeerd die tijdens het eerste deel van de inpasbaarheidsstudie van de haven van Zeebrugge geïdentificeerd zijn geweest als knelpunten. Om optimale synergie te bekomen tussen beide studies, en dubbel werk te minimaliseren, is dan ook beslist geweest om binnen het kader van deze studie de aandacht te focussen op slechts twee belangrijke aspecten. Het eerste is het formuleren van mogelijke oplossingen voor het probleem van de suboptimale communicatie tussen de betrokken partijen. Het tweede aandachtspunt slaat vooral op de formulering van oplossingen voor de verbetering van de leefbaarheid in de woongebieden die direct beïnvloed worden door het havengebeuren.

Tijdens deze inleiding moet ook gestipuleerd worden dat de voorstellen die in dit deel van de studie worden geformuleerd besproken zijn geweest in de klankbordcommissie. Deze commissie neemt echter in generlei wijze een standpunt in naar de politieke wenselijkheid of politieke haalbaarheid van de voorstellen. De klankbordcommissie is in deze dus ook geen orgaan dat de voorstellen wel of niet ondersteunt. De voorstellen die uitgewerkt zijn in dit document dienen dan ook in de eerste plaats gezien te worden als voorstellen waaruit geput kan worden bij de opmaak van beleidslijnen of dat gebruikt kan worden als basis voor verdere discussies bijvoorbeeld in de commissies van het strategisch plan.

2 COMMUNICATIE :

In een eerste stap bij de opbouw van acties voor de verbetering van communicatie is een inventarisatie opgemaakt van de bestaande communicatie en overlegplatformen (zie bijlage 1) en van de samenstelling van de verschillende communicatieplatformen (zie bijlage 2).

Hierbij is getracht om elk bestaand platform van overleg, communicatie of advies dat relevant is in verband met ontwikkelingen, visies of acties die zich in en om de haven van Zeebrugge afspelen, weer te geven.

Een overzicht van de vertegenwoordiging van de verschillende belangrijke maatschappelijke actoren is weergegeven in Tabel 1.

Er is naar gestreefd om groepen met gelijkaardige doelstelling te bundelen. Zoals uit de tabel valt af te leiden is er geen enkel platform dat momenteel alle belangrijke maatschappelijke actoren samen brengt. Onder belangrijke maatschappelijke actoren wordt in het kader van deze studie volgende categorieën verstaan:

- Economische actoren van de haven (MBZ, APZI)
- Economische actoren - andere (UNIZO, Kamer van Koophandel, SAV, FEBETRA, Boerenbond, binnenvaart, ...)
- Nutsbedrijven met speciale aandacht voor spoorvervoer (NMBS)
- Sociale actoren: vakbonden (ACV, ABVV, ACLVB)
- Sociale actoren - andere: groeperingen die het sociale weefsel in en rond de haven en in de naburige woonwijken vertegenwoordigen
- Milieu- en natuurverenigingen
- Overheidsactoren : vertegenwoordigers van gemeenten (Blankenberge; Knokke Heist, Brugge), de Provincie West-Vlaanderen en de gewestelijke administraties. De departementen economie, ruimtelijke ordening en milieu en natuur moeten vertegenwoordigd zijn.

De bestaande platforms kunnen opgesplitst worden in enerzijds adviesraden voor milieu en natuur of ruimtelijke ordening waar de economische actoren relatief zwak vertegenwoordigd zijn, of anderzijds in raden waar natuur of socioculturele organisaties ondervertegenwoordigd zijn. De aanwezigheid van overheid of administraties varieert sterk van platform tot platform.

Op te merken valt wel dat in het kader van het strategisch plan voor de haven van Zeebrugge er een brede basis is gecreëerd voor overleg. De klankbordgroep omvat alle belangrijke actoren met uitzondering van de overheid. De stuurgroep en de plangroep bestaan dan weer hoofdzakelijk uit overheid en havenactoren. Binnen de ontwikkeling van het strategisch plan wordt wel aandacht geschonken aan de afstemming tussen de verschillende overlegplatforms.

Tenslotte moet opgemerkt worden dat er naast de verschillende platforms ook wettelijke regelgeving bestaat voor inspraak bij verschillende procedures zoals aanvraag en aanpassing van milieuvergunningen of bouwvergunningen.

Een tweede stap naar de voorstellen van verbeterde communicatie, overleg en inspraak is een overzicht van de verschillende vormen van communicatie die in dit kader belangrijk zijn.

Verschillende vormen en momenten van communicatie

Het is belangrijk dat er aan **visieontwikkeling** wordt gedaan omtrent de ontwikkeling van de haven en de integratie in de omgeving. Er moeten in een algemene, ruime benadering mogelijke concepten opgemaakt worden van de gewenste toekomstige ontwikkeling. Hierbij moeten zowel korte, middellange als lange termijn visies ontwikkeld worden. De ontwikkeling van een visie dient zo te gebeuren dat ze gedragen wordt door een breed maatschappelijk draagvlak. Hiervoor is overleg tussen de verschillende actoren belangrijk. Dit overleg kan ervoor zorgen dat toenadering tussen waarschijnlijk momenteel sterk uiteenlopende standpunten mogelijk wordt.

Tabel 1 Overzicht van de vertegenwoordiging van de verschillende maatschappelijke actoren in de verschillende bestaande communicatie en overlegplatforms. Platforms die nog niet actief zijn hier niet weergegeven

	Streekplatform Brugge	Strategisch Plan Klankbordgroep	Strategisch Plan Stuurgroep	Subregionaal overlegorgaan	Vlaamse Havencommissie	Strategisch Plan Plangroep	APZI	MiNa-Raad West-Vlaanderen	MiNa-Raad Brugge	MiNa-Raad Blankenberge	GECORO Brugge	GECORO Blankenberge	Interkabinetten stuurgroep geïntegreerd kustzonebeheer	Experten Adviesraad Duurzame Ontwikkeling
Economische actoren														
Haven	X	X	X	X	X	X	X				X			
werkgevers, handelaars en zelfstandigen	X	X	X		X		X	X	X		X	X		
Landbouw organisaties / landbouwrap	X	X						X	X	X	X	X		
Nutsbedrijven	X		X		X	X	X	X				X	X	
Sociale actoren														
Vakbonden, werkgeversorganisaties	X	X			X			X	X		X			
Anderen									X	X	X	X		
Milieu- en natuurverenigingen (NGO's)		X						X	X	X	X			X
Onderzoeksinstituten & experts			X	X	X					X	X	X	X	X
Adviesraden		X	X	X										
Overheid														
Gewestelijk		X												
Milieu & natuur			X	X		X				X			X	
Economie	X		X	X		X							X	
Ruimtelijke Ordening & Infrastructuur			X	X		X							X	
Provinciaal		X	X											
Milieu & natuur						X							X	
Economie														
Ruimtelijke Ordening & Infrastructuur														
Gemeentelijk														
Milieu & natuur			X	X		X		X	X	X				
Economie					X				X	X				
Ruimtelijke Ordening & Infrastructuur			X	X										
Politieke mandatarissen	X		X	X	X	X			X	X				

Visieontwikkeling gebeurt natuurlijk niet op een geïsoleerde wijze. Bij de ontwikkeling van een visie dient uitgegaan te worden van de bestaande juridische en beleidsmatige randvoorwaarden. Belangrijke documenten in deze context zijn de structuurplannen en milieubeleids- en ontwikkelingsplannen van de Vlaamse overheid, van de provincie en van de steden en gemeenten. Anderzijds kan bijsturing van deze beleidsplannen gebeuren onder

andere op basis van ontwikkelde visies waarin op een semi-continue basis veranderingen in de verwachtingen en noden aangepast worden. Dit biedt het bijkomend voordeel dat de beleidsplannen een input van opinie krijgen vanuit een platform dat reeds een brede maatschappelijke draagkracht heeft.

Een of meerdere van deze visies kunnen in een tweede stap door de overheid uitgewerkt worden tot **specifieke plannen en projecten**. Op dit moment wordt het belangrijk dat de burger op de juiste wijze en via de juiste kanalen geïnformeerd wordt van de uitwerking van de plannen. Gekoppeld aan de uitwerking van de plannen is de besluitvorming die plaats vindt op het einde van deze fase. Tijdens de besluitvorming van deze plannen en projecten moet er op het juiste moment en via de juiste procedures inspraak voorzien worden van de betrokkenen.

De inspraak tijdens besluitvorming is het soort communicatie dat waarschijnlijk het best ontwikkeld is aangezien er procedures bestaan voor inspraak van betrokkenen tijdens de besluitvorming (b.v. hoorzitting tijdens de aanvraag van een milieuvergunning).

Anderzijds moet ook erkend worden dat door sommige betrokken partijen deze hoorzittingen momenteel vaak aan gevoeld worden als een voorstelling van een "fait accompli", en een gevoel van onvrede creëren daar er vaak weinig aanpassing van de besluiten plaatsvindt op basis van de opmerkingen die tijdens een hoorzitting gemaakt worden. Dit probleem kan echter voor een groot deel verholpen worden door de communicatie en het overleg reeds vanaf een vroeg stadium te laten plaatsvinden en te zorgen voor een quasi continue visieontwikkeling of bijsturing.

Een derde belangrijk moment van communicatie is tijdens de **uitvoering** van de projecten en plannen. Naast een correcte informatie van de betrokkenen is het ook belangrijk dat er een aanspreekpunt gecreëerd wordt waar terugkoppeling naar het beleid mogelijk is om op eventuele problemen te wijzen. Overleg dient hier altijd als een mogelijke optie open gehouden te worden om de problemen ad hoc op te lossen.

Het is duidelijk dat de verschillende soorten van communicatie en overleg die hierboven aangehaald zijn eigen specifieke kanalen nodig hebben om optimaal te renderen.

Een laatste vorm van communicatie die in deze hele discussie tot nog toe niet aangehaald is, is de vrijwillige informatie vanuit het havenbestuur of de overheid naar de betrokken maatschappelijke groepen toe. Hoewel in een goed geregelde structuur deze informatieverstrekking in principe niet noodzakelijk is, er is immers op alle belangrijke momenten voorzien in inspraak, informatie en overleg, kan een spontane openheid van het havenbestuur of de overheid zeker meehelpen aan het creëren van een sfeer van goodwill, wat op momenten van overleg en ontwikkelen van maatschappelijk draagvlak voor moeilijker beslissingen een voordeel kan zijn om een open en nuchter debat te behouden.

2.1.1 Voorstellen voor verbeterde communicatie

Bij de voorstellen voor actie voor verbetering van de communicatie en het overleg wordt uitgegaan van de opdeling van typen communicatie die hierboven beschreven zijn. Op basis van de onderverdeling worden acties voor drie soorten communicatieplatforms verder uitgewerkt.

1. Een platform voor overleg en visieontwikkeling

2. Een platform voor informatie naar betrokken partijen tijdens projectontwikkeling en planningsfase
3. Een platform voor informatie en terugkoppeling tijdens de uitvoer van een project

PLATFORM VOOR OVERLEG EN VISIEONTWIKKELING

Voor de uitwerking van een voorstel van dit type van platform wordt uitgegaan van een aantal stellingen:

1. Er moet naar gestreefd worden om vertegenwoordigers van alle belangrijke actoren te hebben in het platform. Hieronder worden volgende actoren (of groepen van actoren) verstaan:
 - Het Havenbestuur en havengebonden economische actoren
 - Andere economische actoren (b.v. toerisme, kleinhandel)
 - Vakbonden
 - Andere sociale actoren
 - Milieuverengingen
 - Transport (spoor, binnenvaart, weg)
 - Overheid (gewestelijk, provinciaal en gemeentelijk)
2. Engagement van een actor in het platform betekent ook dat de vertegenwoordiger een duidelijk mandaat krijgt om visies en stellingen te ontwikkelen en te verdedigen.
3. De oprichting van een platform zou zo veel mogelijk moeten aansluiten op een bestaand platform. Hierbij moet onderzocht worden in welke mate er juridische mogelijkheden bestaan om bestaande platforms uit te breiden of een nieuwe functie te geven.
4. Het overlegplatform heeft als functies:
 - Een vervolg bieden en verdere visie ontwikkelen vanuit de resultaten van het Strategisch Plan voor de verdere ontwikkeling van de haven in het perspectief van geïntegreerd kustzonebeheer
 - Een platform zijn om nieuwe ideeën of oplossingen voor bestaande of nieuwe problemen te toetsen aan hun haalbaarheid en dus als 'ontmijner' dienst te doen
 - Een continu communicatiekanaal te verschaffen tussen de verschillende actoren zodat er een inzicht gecreëerd wordt in de doelstellingen van de verschillende actoren. De nadruk ligt hier op de communicatie tussen de verschillende gesprekspartners.
 - Het verzorgen van de communicatie naar buiten van de resultaten van het overleg en de visieontwikkeling.

Naast deze uitgangspunten is er ook de huidige realiteit dat er een communicatiestructuur is en wordt opgesteld voor de uitwerking van het Strategisch Plan voor de Haven van Zeebrugge. Zoals uit de bespreking reeds bleek is er een goede vertegenwoordiging van de verschillende actoren in de belangrijkste raden of groepen waaruit de overlegstructuur van het Strategisch Plan bestaat. Het zou dan ook wenselijk zijn om deze ad hoc structuur te gebruiken als "bron" voor het uitwerken van een communicatie en overlegstructuur en gebruik te maken van de nu ontwikkelende dynamiek.

Daarnaast dient er op gewezen te worden dat in ideale omstandigheden dit platform een volledige dekking van het kustgebied zou moeten hebben om een geïntegreerde kustzone benadering maximaal te laten renderen. Zo'n een opzet is echter veel groter dan wat

momenteel in verschillende bestaande platforms, inclusief diegene die in het kader van het strategisch plan opgericht zijn, aanwezig is.

Tenslotte kan ook gewezen worden op het gegeven dat voor de haven van Gent in het kader van het ROM project (en strategisch plan voor de haven) een gelijkaardige structuur opgebouwd is, waarbij de verschillende actoren vertegenwoordigd zijn, waarin werkgroepen kunnen opgericht worden en waarin het subregionaal overlegorgaan aanwezig is.

Specifiek wordt volgende constructie voorgesteld:

Als kern wordt het subregionaal overlegorgaan gebruikt. In dit orgaan zitten vertegenwoordigers van verschillende overheden en van het havenbestuur.

In de huidige stand van zaken lijkt de vertegenwoordiging van Blankenberge en van de provincie West-Vlaanderen, die momenteel niet voorzien is, toch opportuun te zijn. Uit de discussies van de workshop bleek dat men voorstander is van een brede vertegenwoordiging. De deelname van de gemeenten Zuienkerke en Damme is een aspect dat bekeken moet worden en eventueel afhankelijk kan gemaakt worden van de grootte van het gebied dat door het platform behandeld wordt. Op basis van de huidige wettekst (Decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 2 maart 1999) kunnen deze gemeenten en de provincie geen deel uitmaken van het subregionaal overlegorgaan. Anderzijds kan de bevoegde Vlaamse minister de samenstelling van het subregionaal overlegorgaan wijzigen (Besluit van de Vlaamse Regering van 12 januari 2001). Tenslotte dient opgemerkt dat het subregionaal overlegorgaan op dit moment nog niet is opgericht.

De huidige stuurgroep van het Strategisch Plan omvat alle vertegenwoordigers die verwacht kunnen worden in het subregionaal overlegorgaan. Het lijkt daarom efficiënt indien leden van de stuurgroep ook daadwerkelijk deel zouden gaan uitmaken van het subregionaal overlegorgaan. Bij de opmaak van de stuurgroep van het strategisch plan is met deze ontwikkeling, op een positieve wijze rekening gehouden.

Het subregionaal overlegorgaan is opgericht om adviezen te geven aan de Vlaamse regering. Deze adviezen kunnen op vraag van de Vlaamse regering zijn of spontaan door het overlegorgaan gegeven worden. Wettelijk is voorzien dat het orgaan minstens vier maal per jaar samenkomt. Het heeft dus de mogelijkheid om effectief de functie van de stuurgroep binnen het strategisch plan verder te zetten nl. de visie ontwikkelen over de huidige en toekomstige ontwikkeling van de haven in zijn directe omgeving. Daarnaast kan de maatschappelijke draagkracht van het overlegorgaan gevoelig verhoogd worden door gebruik te maken van de mogelijkheid om zich te laten bijstaan door deskundigen of werkgroepen. Bij de samenstelling van deze werkgroepen zou men ook dienen te overwegen in welke mate men vertegenwoordiging van de bewoners wil integreren. §3 van artikel 3 van het besluit van de Vlaamse regering van 12 januari 2001 stelt immers dat het subregionaal overlegorgaan bij het formuleren en onderbouwen van zijn adviezen zich kan laten bijstaan door externe deskundigen en door de werkgroepen die het subregionaal overlegorgaan opgericht heeft.

Hier wordt de mogelijkheid geschapen om de klankbordgroep van het Strategisch plan ook een verder leven te schenken en tegelijkertijd ervoor te zorgen dat alle relevante actoren vertegenwoordigd zijn. Het zal aan het op te richten overlegorgaan zijn om te beslissen in welke vorm het overleg tussen "werkgroep" en overlegorgaan zal moeten geschieden. Het zal waarschijnlijk productiever zijn om niet toe te geven aan de verleiding om de werkgroep

waarin alle maatschappelijke actoren vertegenwoordigd zijn te gaan zien als een adviesgroep van het overlegorgaan. Efficiënter lijkt het ons indien de werkgroep geïntegreerd zou kunnen werken met het overlegorgaan.

Ook kan waarschijnlijk verder gewerkt worden met de huidige samenstelling van de klankbordgroep, zodat de effectieve leden op de hoogte zijn van de ontwikkelingen die nu plaats vinden, en van daaruit de visie verder kunnen ontwikkelen. De structuur die aldus ontstaat zou aangeduid kunnen worden als "uitgebreid subregionaal overlegorgaan", of ook, naar analogie van de ontwikkelingen in de Gentse havenzone als Subregionaal Netwerk. In een latere fase, en indien een goede dynamiek in dit platform ontwikkeld wordt, kan dit aanleiding geven tot of zelfs een trekkende functie vervullen in het opstarten van een platform voor geïntegreerd kustzonebeheer.

Alhoewel het subregionaal overlegorgaan opgericht is om adviezen te geven aan de Vlaamse overheid, belet dit niet dat lagere overheden (provincie of gemeenten en steden) advies vragen aan dit subregionaal overlegorgaan of reeds geformuleerde adviezen overnemen. Vanuit dit standpunt is het dan ook wenselijk dat adviezen die aan de Vlaamse overheid worden overgemaakt ook ter kennisgeving aan de betrokken lagere beleidsorganen worden doorgegeven.

Op basis van de verstrekte gegevens en voorstelling moet men tot de constatacie komen dat het uitgebreid subregionaal overlegorgaan niet in de plaats kan komen van een ander platform aangezien momenteel geen enkel continu aanwezig platform de maatschappelijke breedte heeft en de functies heeft die in dit nieuwe platform verenigd zijn.

Ervaring heeft geleerd dat dergelijke structuur succesvol gebruikt is en nog steeds gebruikt wordt in het kader van het Gentse ROM project. Anderzijds heeft de ervaring daar geleerd dat er vanuit gegaan moet worden dat het een groeiproces is waarbij wederzijds vertrouwen dient te groeien en dat de vruchten van het proces niet direct, maar na enkele jaren bereikt worden. Anderzijds is de overeenstemming van de bekomen visies wel goed doorvorst door alle betrokken partijen.

PLATFORM VOOR INFORMATIE NAAR BETROKKEN PARTIJEN TIJDENS UITWERKING EN PLANNING VAN PROJECTEN

Het overleg dat noodzakelijk is voor de communicatie of het overleg zal sterk afhangen van het type en de omvang van de projecten waarover het gaat. Voor relatief kleine projecten zijn waarschijnlijk alle noodzakelijke structuren reeds bestaande en zouden we ervoor willen pleiten om dit beperkt te houden tot de stad Brugge, eventueel uitgebreid met Knokke Heist of Blankenberge, afhankelijk van het specifieke project.

Hierbij moet wel erover gewaakt worden dat deze kleine projecten volledig in de lijn liggen van de algemene visie die uitgewerkt is of wordt in het strategisch plan, of de opvolger daarvan.

Indien het om grotere projecten gaat zal men automatisch komen tot een situatie waarbij het platform voor visieontwikkeling (bv het voorgestelde uitgebreid subregionaal overlegorgaan) reeds een tijd met mogelijke scenario's heeft gewerkt en er reeds een bepaalde vorm van overeenstemming zal aanwezig zijn. Een belangrijk moment zal dan ook de toetsing zijn naar de bevolking toe. Hierbij moet dan in de eerste plaats alle relevante informatie naar de burger toe geleverd worden in een informatieavond, gecombineerd met de mogelijkheid om op een informele manier rond de objecties van de bevolking te

discussiëren. Alvorens echter de informatieavond/ hoorzitting te organiseren zal het essentieel zijn om de interesse van de bevolking te wekken. In het Gentse ROM project was het gebruik van nieuwsbrieven een succesvolle benadering. Voor de Zeebrugse regio zou men gebruik kunnen maken van een specifieke katern in de bestaande stadskrant die dan eventueel ook in de randgemeenten of woonwijken verspreid kan worden.

Om nog meer inspraak van de bevolking te bekomen, bestaat er ook altijd nog de mogelijkheid om bewonersgroepen op te richten. Deze afvaardigingen vormen dan een "leken"-congres dat een tegenhanger vormt voor de 'specialisten' en de beleidsafgevaardigden in het hoger voorgestelde overlegplatform. Het functioneren van dit leken-congres is natuurlijk wel afhankelijk van een aantal duidelijk opgestelde regels. Herkenbaar groter belang dient een absolute prioriteit te zijn, dit om te voorkomen dat het verzandt in een praatbarak waar geklaagd wordt over bv burengeluid en andere kleine ongemakken. Deze bewonersgroepen kunnen dan eventueel participeren in het uitgebreid subregionaal overlegorgaan. Tijdens de workshop werden in dit verband bijkomende suggesties geformuleerd. Er werd gesteld dat het initiatief van de bewoners zelf dient uit te gaan en dat best gebruik kan gemaakt worden van bestaande bewonersgroepen of verenigingen. Hoewel de voordelen van zulk een benadering evident is, bestaat het risico dat dit de samenstelling van de bewonersgroepen bij voorbaat beperkt tot specifieke subpopulaties van de bevolking. Bewaking van een zo correct mogelijke vertegenwoordiging is dan ook belangrijk. Tenslotte werd ook gewezen op de belangrijke bijdrage o.a. van ideeën die door de bewonersgroepen kan geleverd worden tijdens de planningsfase onder voorwaarde dat er aandacht wordt besteed aan de procesbegeleiding.

PLATFORM VOOR INFORMATIE EN TERUGKOPPELING TIJDENS DE UITVOER VAN EEN PROJECT

Bij de uitbouw van dit platform is het belangrijk dat er een duidelijk herkenbaar aanspreekpunt gevormd wordt. De vraag reist hierbij onmiddellijk wie dit soort aanspreekpunt moet uitbouwen, en of dit voor elk project opnieuw moet opgezet worden. Vanuit het oogpunt van de herkenbaarheid kan best geopteerd worden dat de overheid deze taak op zich neemt. Vanwege de betrokkenheid van de stad Brugge lijkt ons de stad in eerste instantie de aangewezen overheid. Binnen de administratieve diensten van de stad bestaat er reeds een informatiedienst. Deze zou uitgebreid kunnen worden met de bevoegdheid om het aanspreekpunt te worden naar de burger toe voor alle havengebonden projecten die een weerslag kunnen hebben op de burger. Bij de keuze voor de informatiedienst van de stad is de afweging gemaakt tussen het gegeven dat deze dienst misschien verder van de informatiebronnen van projecten zit dan het havenbestuur en de perceptie van onafhankelijkheid van het aanspreekpunt voor de burger die geïnformeerd wordt. Indien het havenbestuur zou zorgen voor het aanspreekpunt bestaat er een reëel risico dat de verstrekte informatie als niet objectief gevoeld wordt, waardoor het volledig zijn doel zou voorbij schieten. Tenslotte zou er best geopteerd worden om de fysieke locatie van het loket in Zeebrugge te voorzien.

Hoewel bij grote gemeentegrensoverschrijdende projecten de inbreng van de provincie West-Vlaanderen en de buurgemeenten onontbeerlijk zal zijn dient men ook in deze omstandigheden te opteren voor éénzelfde (of hetzelfde) aanspreekpunt. Het is immers voor de burger van belang om met slechts één aanspreekpunt geconfronteerd te worden, onafhankelijk van de grootte van het project. Interne communicatie tussen de verschillende overheden is dan natuurlijk van groot belang. Het is duidelijk dat er een zeer goede

communicatielijijn moet bestaan tussen de ambtenaar die het loket gaat bezetten en de uitvoerders en de opdrachtgevers (vaak het havenbestuur) van het project. Informatieverschaffing vanuit het havenbestuur en de opdrachtgevende overheid zal hierbij dan ook zeer belangrijk zijn voor het welslagen van zo'n een aanspreekpunt.

Dit loket heeft in dit voorstel twee taken.

- Een eerste taak is het ter beschikking stellen van informatie omtrent het project en het te verwachten verloop ervan dat uitgevoerd word. Dit kan in de vorm van folders, posters of antwoorden op vragen. Het moet in deze functie gezien worden als een vraagbaak, in de eerste plaats voor de bevolking, die daar dan terecht kan met alle grote en kleine vragen.
- Een tweede even belangrijke functie is het fungeren als doorgeefluik naar de opdrachtgever en uitvoerder. Bij het optreden van bedenkingen of klachten van burgers is het immers niet vanzelfsprekend dat deze hun weg vinden naar opdrachtgever en/of uitvoerder. Bewoners en burgers die concreet met de nadelen van de uitvoering van bepaalde projecten geconfronteerd worden zijn immers vaak de beste informatiebron van de werkelijke belasting. Zij kunnen soms ook met relatief eenvoudige oplossingen aankomen om kleine ongemakken te verhelpen. In deze functie is het aanspreekpunt dus meer dan enkel een informatiebron maar fungeert ook als een doorgeefluik van bevolking naar de opdrachtgever/ uitvoerder, zodat deze kan remediëren wanneer dit noodzakelijk is. Anderzijds moet opgelet worden dat de verwachtingen van de burger naar het probleemoplossend vermogen van het aanspreekpunt niet te groot worden. In elk project zullen immers tijdelijke ongemakken voorkomen waar niet onmiddellijk een oplossing voor te bieden is. Dit mag echter geen argument zijn om elke vorm van klachten van tafel te vegen. Er moet uitgegaan worden van een houding die tracht zoveel mogelijk problemen op te lossen.

3 LEEFBAARHEID

Bij de analyse van de bestaande situatie is relatief weinig aandacht besteed aan de leefbaarheid van de woonwijken rond en in de haven. Leefbaarheid omvat een pleiade van aspecten die daarin een rol spelen. Milieuhinder is er daar één van, mobiliteit, sociale omkadering, werkgelegenheid en welvaart, welzijn, beschikbaarheid van infrastructuur en diensten zijn er andere. Door de intrinsieke multidisciplinaire inhoud van het begrip leefbaarheid is het noodzakelijk om duidelijk af te bakenen welke aspecten beschouwd worden. Dit neemt niet weg dat andere aspecten niet evenzeer een belangrijke bijdrage leveren en dat deze aspecten, dan ook vanuit een breed kader moeten benaderd worden. Specifiek voor Zeebrugge zal de leefbaarheid bestudeerd worden en zullen oplossingen voorgesteld worden. In een breder kader zal er ook aandacht geschonken worden aan twee specifieke aspecten die de leefbaarheid beïnvloeden. Het gaat hierbij om geluids- en lichthinder die afkomstig zijn van activiteiten gerelateerd aan de haven.

3.1 Zeebrugse woonwijken

Zeebrugge bestaat uit vier verschillende woonwijken (zie Figuur 1) : de Stationswijk (634 personen), de Strandwijk (920 personen), de Vismijnwijk (518 personen) en de Dorpskom (1891 personen). De Stationswijk ligt ingeklemd tussen de N31, de kustlaan en de spoorweg. De wijk ligt relatief geïsoleerd van de Strandwijk en de Dorpskom (kleinste afstand >400 m). De Dorpskom ligt verlaagd ten opzichte van de Isabellalaan en de Kustlaan. Deze laatste is de voornaamste scheiding met de Vismijnwijk. De Vismijnwijk heeft de hoogste bedrijfsactiviteit (zie verder); waaronder scheepsherstelling en visverwerking. De Strandwijk ligt geïsoleerd van zowel de Stationswijk als de Dorpskom en Vismijnwijk. De wijk bevindt zich zoals de naam vermeldt aan het strand.



Figuur 1 Situering van de verschillende woonwijken in Zeebrugge

In het kader van de leefbaarheid is nagegaan welke bedrijfsactiviteiten zich in Zeebrugge afspelen. Onderstaande Tabel 2 geeft een idee van de bedrijven die zich in Zeebrugge bevinden, de activiteit en werkgelegenheid (bron : GOM DCROM online). In de Stationswijk zijn geen bedrijfsactiviteiten gevonden en in de Dorpskom slechts enkele. De meerderheid van de bedrijfsactiviteiten zijn gelokaliseerd in de Vismijnwijk. Een belangrijke randbemerking hierbij is dat activiteiten met een tewerkstelling van minder dan 5 personen niet zijn opgenomen in bovenmeldde database en onderstaande tabel.

Tabel 2 Relevante (geïdentificeerde) bedrijfsactiviteiten die in Zeebrugse woonwijken plaatsvinden zijn met 5 of meer werknemers

Firmanaam en adres	Bedrijfsactiviteit	Tewerkstelling
ASTRON Tijdokstraat 12-14, Vismijnwijk	Vervaardiging van elektrische meet-, regel- en controleapparatuur en van elektrische	10 tot 19

	navigatieapparatuur, satelliet communicatie, nautische en meteorologische instrumenten, A.S.T.R.I.D.	
BELTRAF Kustlaan 176	Lashing en securing; scheepsagentuur	5 tot 9
BRITLINK Tijdokstraat 12 bus 2, Vismijnwijk	Transport en expeditiebedrijf, goederenvervoer over de weg	5 tot 9
DE FLAMINGO Admiraal Keyesplein 10, Dorpskom	Visserij	10 tot 19
DE GRAEVE SCHEEPSWERVEN Zeegeulstraat 1, Vismijnwijk	Scheepswerf	20 tot 49
DE WERF Kielbankstraat 1 B, Vismijnwijk	verkoop van jachten, plezierboten & toebehoren	
EAGLE Kustlaan 184	Expeditie en douane	5 tot 9
ECONOSTO Noordhinderstraat 2, Vismijnwijk	Scheepsuitrusting; technische groothandel voor industrie scheepvaart en visserij	5 tot 9
FLAMAR Visserstraat 27, Vismijnwijk	Zee- en kustvaart, Rederij	10 tot 19
FORWARDING & MARINE AGENCIES Kustlaan 176	Scheepsagenturen	5 tot 9
FUNDEX Kustlaan 118	Funderingsmachines en -technieken	10 tot 19
HUYSEUNE RAPHAEL Vismijnstraat 30, Vismijnwijk	Visverwerkingsbedrijf : verwerken van verse vis, diepgevroren vis, gerookte vis, delicatessen : oesters, kreeften, mosselen	50 tot 99
INTER FERRY BOATS Kustlaan 180	Zee- en kustvaart, Ondersteunende activiteiten i.v.m. het vervoer over water, Spoortransport	100 tot 199
INTERGARDE, GROUP SECURITAS IMS Kustlaan 176	Bewakingsbedrijven en beveiligingsdiensten/vervaardiging elektrische signaal- en alarmtoestellen/stads- en wegvervoer	20 tot 49
INTERMODAL TRANSPORTATION SERVICES INC Tijdokstraat 12, Vismijnwijk	Expertisebureau i.v.m. de organisatie van het vrachtvervoer	10 tot 19
J.W. TRANSPORTEN Rederskaai 29, Vismijnwijk	Goederenvervoer over de weg	10 tot 19
JACOBUS REDERIJ Zeegeulstraat 1, Vismijnwijk	Visserij	5 tot 9
KUISBANK (DE) Werfkaai 15, Vismijnwijk	Café	
MINNE AGENCE MARITIME Kustlaan 176	Douane - opslag - scheepsagentuur - expeditie	5 tot 9
NOORDSTER REDERIJ Sint-Donaasstraat 64, Dorpskom	Visserij	5 tot 9
NORTH SEA GENERAL STORES NV Werfkaai 14, Vismijnwijk	import - export / scheepsbevoorrading	
QUINTIENS Kielbankstraat 6, Vismijnwijk	Scheeps- en industriële elektriciteit, ontwerp - installatie - onderhoud - 24h-24h	20 tot 49
SCHEEPSWERF VANDAMME Werfkaai 5, Vismijnwijk	Scheepswerf	
SEAFRONT ZEEBRUGGE Vismijnstraat 12, Vismijnwijk	Reisgidsen, toeristische informatiediensten en dergelijke	5 tot 9
SECURITAS GROUP 4 - IMS Vismijnstraat 12 bus 36, Vismijnwijk	Data center - informatieverwerking/ dienstverlening; bewaking/ dienstverlening	20 tot 49
SHIPPING & SIGNALLING SERVICES Kustlaan 176	Dienstverlening aan havens en op zee; rapportagediensten - algemene diensten ten behoeve van de scheepvaart en haven - scheepvaartkantoor	50 tot 99
SUBMERGO Rederskaai 21, Vismijnwijk	Baggerwerken	5 tot 9
TERCA NOVA Heiststraat 217, Dorpskom	Visserij	5 tot 9
THE NAUTIC Werfkaai 13, Vismijnwijk	Café	
TREATMENT TECHNIQUES FOR SLUDGES SILT Tijdokstraat 28, Vismijnwijk	Baggerwerken, waterbouw, waterbodemsanering, uitbating deponieën en recyclageverwerkingscentra voor alle soorten slib; hydrografische metingen	20 tot 49

Daarnaast zijn ook gegevens verzameld omtrent sociale huisvesting (zie Tabel 3). In Zeebrugge is slechts één huisvestingsmaatschappij actief, nl. De Brugse Maatschappij voor huisvesting. Uit gesprekken met deze maatschappij blijkt dat: De sociale huurwoningen in de Stationswijk van een lage kwaliteit zijn; Er een hogere graad van vandalisme heerst; Er vaker onenigheden en ruzies plaatsvinden; Er vaak herstellingen nodig zijn (ten gevolge van bovenstaande redenen).

Dit alles leidt volgens de Brugse Maatschappij voor huisvesting tot een bepaald negatief wijkbeeld. Uit onderstaande gegevens blijkt dat in verhouding tot de bevolking in de wijk er een veel hoger aantal sociale woningen is in de Stationswijk dan in de andere Zeebrugse wijken (2 tot 6 maal hoger) en ongeveer 10 maal hoger dan het Brugse gemiddelde. Het "socialere" karakter van Zeebrugge wordt ook bevestigd als men de cijfers bestudeert van de verhuisbewegingen (Er waren geen cijfers te verkrijgen voor de afzonderlijke wijken). In Zeebrugge werden in 2000 voor 12% van het patrimonium (23 van de 195 woningen) huurovereenkomsten afgesloten tegenover 6% (116 op 1808 woningen) voor Brugge. In 1999 bedroeg dit respectievelijk 9% en 6%. Hieruit blijkt dat er een hogere flux is van huurders in Zeebrugge.

Tabel 3 Overzicht van het patrimonium van de Brugse Maatschappij voor Huisvesting en de aantal verkochte en verhuurde woningen op 21/12/2000 (bron : Brugse Maatschappij voor Huisvesting)

Toestand op 21/12/2000				Patrimonium			
	verkocht	verhuurd	totaal	1slpk appartement	2/3 slpk appartement	1 slpk woning	2-5 slpk woning
Zeebrugge	268	195	463	27%	44%		31%
Stationswijk	46	119	165	22%	68%		10%
dorp	187	63	250	41%	6%		56%
vismijnsite	35	13	48				100%
Strandwijk	0	0	0				
Zwankendamme	37	25	62				100%
Koolkerke	16	66	82				100%
St Kruis	0	80	80	± 75%			
St Pieters	584	719	1303	± 29%		± 14%	± 57%
St Andries	3	34	37				100%
St Jozef & Kruisabele	360	328	688		13%	13%	72%
Assebroek	96	137	233			36%	64%
Brugge Centrum	34	224	258	± 60%		± 40%	
Totaal	1398	1808	3206				
Gemiddeld (- ZB)				± 33 %		± 66%	

Wat betreft Zeebrugge is er recent een oefening uitgevoerd naar de leefbaarheid van de vier Zeebrugse woonwijken in het kader van de GAS Ruimtelijke Planning (RUG) (zie Tabel 4). In dit werk wordt per woonwijk gewezen op voor en nadelen van de verschillende wijken.

Tabel 4 Overzicht van de problemen en kwaliteiten van de vier woonwijken (bron : Oefening ruimtelijke analyse en ruimtelijk ontwerp, Woonkernen van Zeebrugge door G. Bourdet, G. Goeman, A. Janssens, E. Mertens, A. Verhannemen, 2000)

	Problemen	Kwaliteiten
Dorpskom	<ul style="list-style-type: none"> • Braakland, verkrotting en leegstand aan de westelijke zijde • Ontoereikende buffering tov havenactiviteiten • Barrièrevorming met andere woonwijken • Milieuhinder (geluid, geur) 	<ul style="list-style-type: none"> • Pittoreske ligging • Voldoende recreatie-infrastructuur • Dorpsgemeenschap
Stationswijk	<ul style="list-style-type: none"> • Geen binding met andere wijken • Milieuhinder (geluid, geur) • Visueel onaantrekkelijk • Sociaal zwakke wijk • Zwakke buffering en sterke confrontatie met havenactiviteiten • Onvoldoende draagvlak voor voorzieningen 	<ul style="list-style-type: none"> • Weinig doorgaand verkeer in de wijk
Vismijnwijk	<ul style="list-style-type: none"> • Leegstand • Barrièrevorming door kustlaan en spoorweg • Lage toegankelijkheid • Beperkte omvang • Visueel onaantrekkelijk aan de westzijde 	<ul style="list-style-type: none"> • Cultureel erfgoed • Jachthaven • Horeca
Strandwijk	<ul style="list-style-type: none"> • Visuele hinder haven (oostzijde) • Oostzijde geconfronteerd met druk gevaarlijk kruispunt • Sterk gescheiden van andere wijken door de barrièrewerking van de wegen 	<ul style="list-style-type: none"> • Breed zandstrand heeft toeristische aantrekkingskracht • Relatief weinig hinder van de havenactiviteiten

Hoewel bovenstaande informatie leidt tot de conclusie dat de leefbaarheid van de woonwijken in Zeebrugge suboptimaal is, is er nog steeds behoefte aan bijkomende informatie. Uit gesprekken met de preventie dienst van de Stad Brugge en de sociale huisvestingsmaatschappij bleek dat er een verhoogd vandalisme is in de Stationswijk. Dit zou gestaafd moeten worden met cijfermateriaal. Daarnaast bleek ook dat er een verhoogde emigratie in de wijk plaatsvindt, er een relatief lage activiteitsgraad, hogere werkloosheid en lage scholingsgraad heerst en de inwoners er vaak zich maar tijdelijk vestigen. Er is ook een negatief beeld van de wijk en een relatief zwak sociaal weefsel.

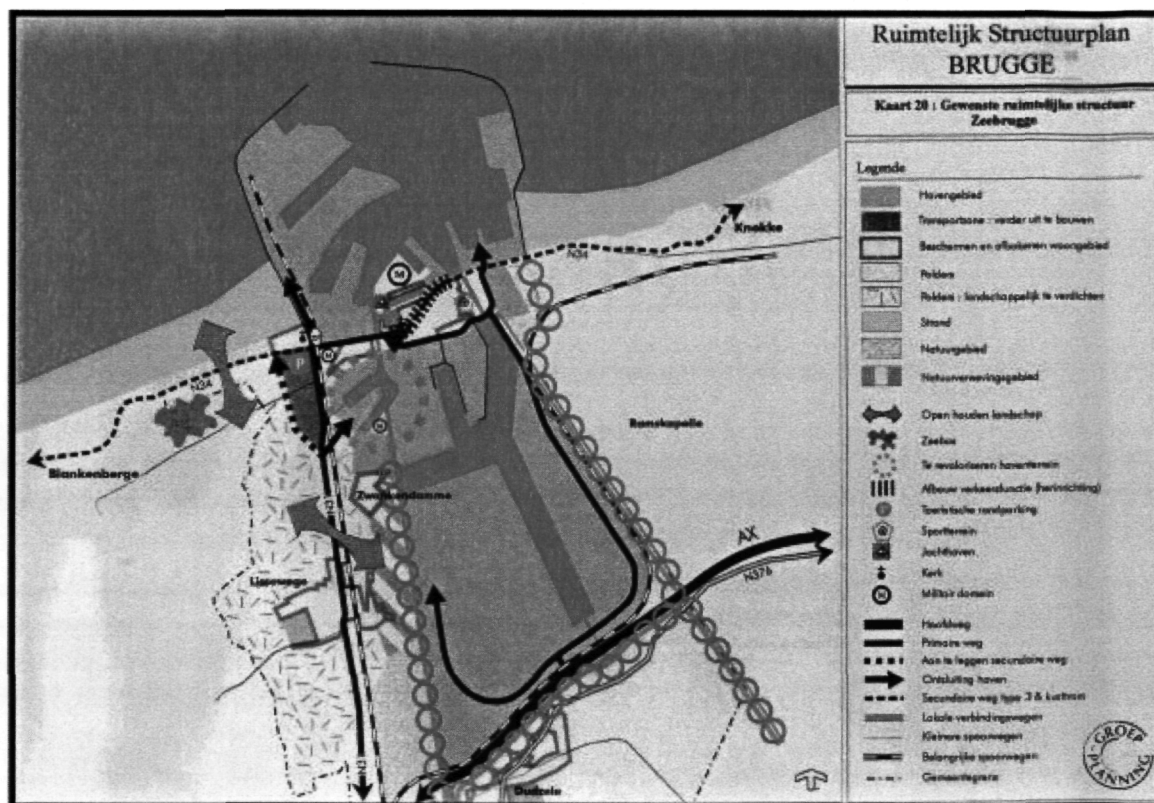
Er is duidelijk behoefte aan een diepgaande bevraging van de bevolking van de verschillende wijken over hun perceptie van de huidige toestand, van mogelijke verbeteringen en van hun verwachtingen.

BELEIDSMATIGE CONTEXT :

Naast deze studies is er ook nog de beschrijving in het voorontwerp van het ruimtelijk structuurplan van Brugge. Hierin wordt (zeer summier) aangegeven dat de woonkwaliteit

van de Stationswijk laag is. De gewenste situatie van de Zeebrugse woonwijken wordt in het voorontwerp van het ruimtelijk structuurplan Brugge kort beschreven (zie Figuur 2) en is gericht op de verhoging van de leefbaarheid, door een meer toeristische oriëntatie van de Vismijnwijk, door een herinrichting van de Kustlaan en door flankerende maatregelen in de Stationswijk (groenvoorziening).

Figuur 2 Figuur van de gewenste ruimtelijke structuur van Zeebrugge volgens het richtinggevend gedeelte van het voorontwerp van het structuurplan van Brugge

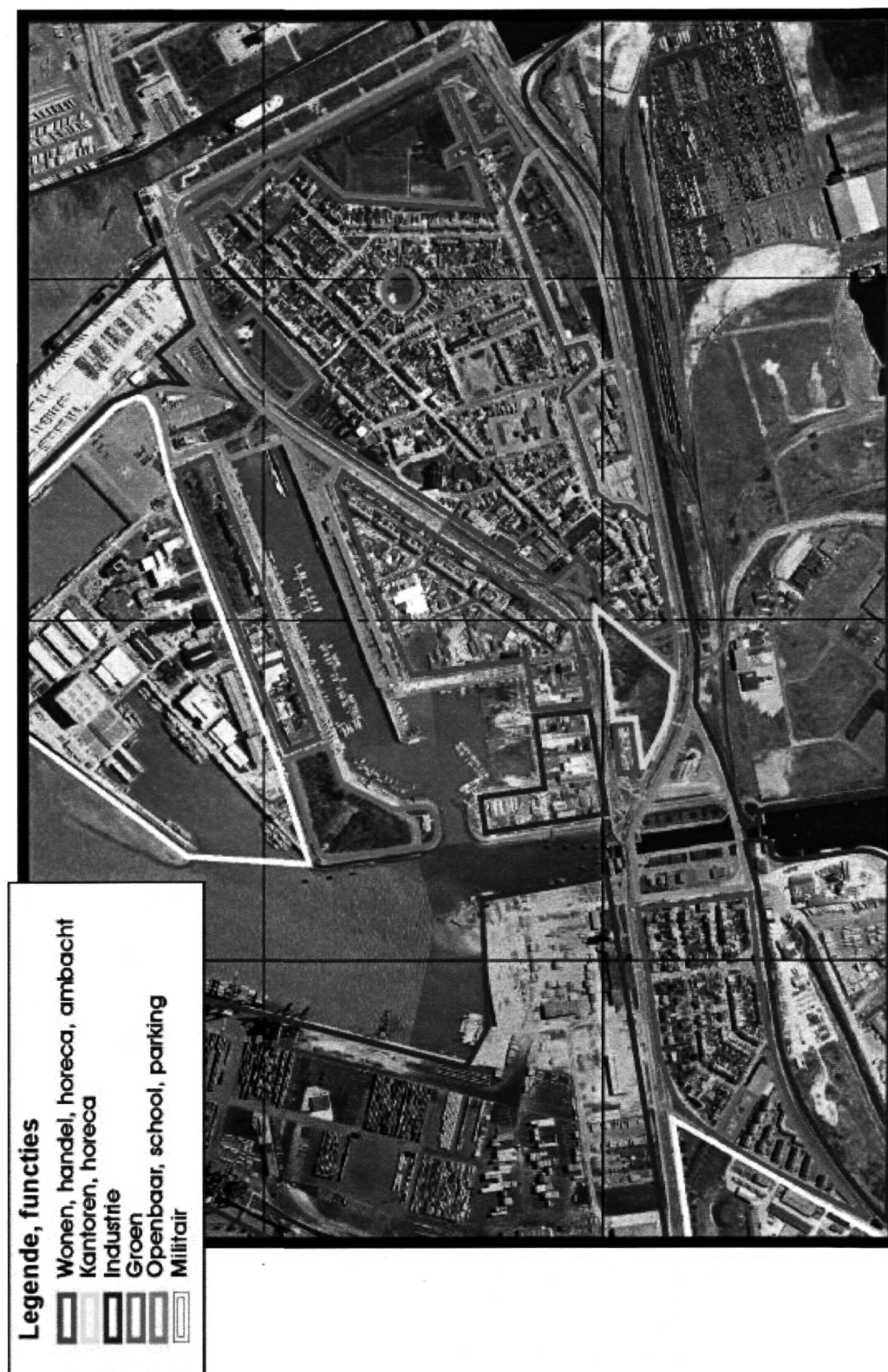


Naast het ruimtelijk structuurplan van Brugge zijn voor de te beschouwen woonwijken drie BPA's van belang :

- nr. 13 Dorpskom ontwerp (goedgekeurd door de minister in september 2001, moet nog in het staatsblad verschijnen) met AROHM dossiernr D/3030/39F
- nr.1 Vissershaven 2000/25/4 met AROHM dossiernr D/3030/53D
- Stationswijk 1997/10/21 met AROHM dossiernr D/3030/45B

Bij de uitwerking van de voorstellen is zoveel mogelijk rekening gehouden met deze BPA's. De huidige situatie in de Stationswijk, de Dorpskom en de Vismijnwijk wordt weergegeven in Figuur 3.

Huidige Toestand



Figuur 3 Bestaande toestand in Zeebrugge

3.1.1 Voorstel ter verbetering van de situatie

De voornaamste acties die genomen worden dienen zich toe te spitsen rond enkele doelstellingen :

- Een verdichting van het sociale en gemeenschapsweefsel.
- het wegwerken van fysieke barrières tussen de verschillende woonwijken.
- Het creëren van een groene bufferzone rond de woonwijken.

Uitgaande van deze drie doelstellingen worden een aantal voorstellen geformuleerd. De uitwerking van de voorstellen houdt echter geen standpunt in omtrent de prioriteit van de verschillende voorstellen. Prioriteit van problemen en oplossingen dient immers in overleg met de bevolking bepaald te worden. Daarnaast moet ook in het oog gehouden worden dat de voorstellen niet geïsoleerd mogen beschouwd worden. Een geïntegreerde aanpak is voor de verhoging van de leefbaarheid in de verschillende wijken essentieel. Daarom is het ook niet wenselijk dat bij eventuele toekomstige uitwerking van de voorstellen wijk(en) geïsoleerd beschouwd worden.

Tenslotte is het belangrijk om op dit punt te wijzen op het essentiële gegeven dat duidelijkheid van levensbelang is voor de leefbaarheid. Onduidelijkheid creëert onleefbaarheid.

KENNISVERGARING

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat er, onafgezien van de nood aan eventuele dringende acties, behoefte is aan bijkomend onderzoek aangezien er toch een aantal lacunes in de kennis konden geïdentificeerd worden. Deze omvatten een duidelijke gedetailleerd overzicht van de demografische gegevens, en uitgewerkt per wijk voor de belangrijkste factoren die de leefbaarheid bepalen. Een tweede lacune die aangeduid kan worden is dat er een zeer gebrekkig inzicht is in de wensen en behoeften van de bewoners van de verschillende wijken van Zeebrugge. Een gedetailleerde en diepgaande bevraging zou dit kunnen oplossen, anderzijds dient wel rekening gehouden te worden met de bevragingen die in 94 en 96 uitgevoerd zijn. Het onderzoek dat in het kader van het strategisch plan voor de haven van Zeebrugge wordt uitgevoerd biedt misschien een goede kans om de noodzakelijke inzichten te verzamelen.

Strandwijk

Gezien de situatie in de Strandwijk wordt er hier een beperkt voorstel gedaan. Aandacht dient uit te gaan naar de optimalisatie van de verkeersveiligheid. Doorgaand vrachtverkeer moet van de kustlaan richting Blankenberge sterk ontraden worden. Dit past ook in de "kamstructuur" van de kust. Gezien de ruimtelijke situatie van de verkeerswegen aan de oostelijke zijde van de wijk zal hier enkel een zeer beperkte invloed en mogelijkheid van groene buffering te verwezenlijken zijn. Desondanks valt te verwachten dat het planten van bomen een zeker effect zal ressorten om de confrontatie woonwijk haven te verzachten.

Stationswijk

Een belangrijke vraag die gesteld dient te worden is welke mate van leefbaarheid op langere termijn in de Stationswijk gegarandeerd kan worden. Dit moet ernstig in overweging

genomen worden. Hoewel er duidelijk een politiek en juridisch standpunt (BPA 15 van de Stationswijk, gepubliceerd op 6/12/1997) is ingenomen voor het behoud van de wijk, en het havenbestuur momenteel geen behoeften heeft die in conflict zijn met de huidige woonfunctie, moet men toch oog hebben voor de actuele situatie en de realistische mogelijkheden om de leefbaarheid in de wijk in de toekomst effectief te verhogen aangezien deze momenteel te wensen overlaat. Gezien de ligging en de ruimtelijke situatie zijn de mogelijkheden voor geluidsafscherming en verbetering van de visuele situatie zeer beperkt. De woonkern ligt aan de zuidelijke en oostelijke kant tegen de spoorlijn en de sluis aan. Ruimtelijk is daar geen mogelijkheid tot verbetering van de situatie. Aan de noord- en westzijde bevinden zich de drukke verkeersassen voor het vrachtverkeer naar en in de haven. Deze verkeersassen zijn de voornaamste barrières naar de andere woonzones toe. Voor de verbinding met de andere woonwijken is ruimtelijk geen echt alternatief te vinden wegens de grote fysieke afstand (minimaal 4 à 500 meter). Deze fysieke afstand wordt nog versterkt door de psychologische barrière van het water in de Visartsluis. Er kan zelfs verwacht worden dat de situatie wat betreft leefbaarheid (geluidsoverlast, veiligheid, zicht...) in de toekomst hier enkel kan achteruitgaan, bij stijgende havenactiviteiten en intensievere verkeersstromen. Wegens hun belang voor de haven, en hun functie in de ruimtelijke structuurplannen (gemeentelijk, provinciaal en Vlaams) als voornaamste hinterlandverbinding over de weg voor poortfunctie van de haven bestaat er geen valabel alternatief voor deze verkeersassen. Het opnieuw openstellen van de Visartsluis of de aanleg van een getijdok in de achterhaven zullen de barrièrewerking versterken in het eerste geval of quasi onoverkomelijke maken in het tweede scenario.

In principe is vermindering van de geluidsimpact mogelijk door het optrekken van een geluidswerende muur (die ook een deel van de visuele confrontatie met de havenactiviteiten kan beperken). Voor een aarden wal is onvoldoende plaats beschikbaar. Afscherming met een geluidsmuur (± 700 m lang, 5 m hoog) aan de zuidkant van de wijk naast de spoorweg is technisch haalbaar, maar men moet zich wel af vragen of dit visueel voor de bewoners aanvaardbaar is. Afscherming aan de noordkant (Kustlaan) is waarschijnlijk absoluut niet haalbaar, aangezien dit zou resulteren in een echte gettovormend gevoel. Het staat ook lijnrecht tegenover de eerder geformuleerde doelstelling van verdichting van de verschillende woonwijken.

Zoals hoger gemeld is een bijkomend probleem de lage sociale kwaliteit van de wijk (hoewel dit ook niet overdreven mag worden). Hoewel al de nodige infrastructuur aanwezig is, is de draagkracht voor de ontwikkeling van een eigen identiteit en wijkgevoel te beperkt. Dit is ten dele te wijten aan de grote bijdrage van sociale woningen en de hoge mutatiegraad in deze woningen. Daar komt nog bij dat de huidige toestand van een gedeelte van de woningen in de Stationswijk van duidelijk mindere kwaliteit is. Gezien de grootte en samenstelling van de bevolking in deze wijk, is de slaagkans van initiatieven zoals voorgesteld voor de Dorpskom en Vismijnwijk, om de socio-economische en werkgelegenheidssituatie van deze bevolking te verhogen laag. Verbetering van de socio-economische aspecten is immers maar goed werkbaar in een grotere dorpsgemeenschap. Vanuit socio-economisch standpunt dient een integratie van de bevolking van de Stationswijk met de Dorpskom en de Vismijnwijk gerealiseerd te worden. Het is echter niet duidelijk hoe dit op eenvoudige wijze te realiseren valt.

Aangezien de mogelijkheden tot opwaardering van de leefbaarheid minimaal zijn en een garantie van voldoende leefbaarheid op termijn van de Stationswijk niet te voorzien is, dient er toch gewezen te worden op een zeer drastisch alternatief. In dit alternatief worden er alternatieve woonplaatsen in Brugge aangeboden aan de bewoners van de stationswijk. Hierbij moet een beweging van de Stationswijk naar de Dorpskom en Vismijnwijk een reële mogelijkheid zijn, maar dienen ook alternatieven elders in Brugge te bestaan. Deze beweging dient op een geleidelijke wijze (bv. over een periode van 15 jaar) te geschieden en op een adequate manier sociaal en economisch omkaderd te worden. De woonwijken Zeebrugge dorp en Vismijn hebben voldoende mogelijkheid om de bevolking van de Stationswijk op te vangen. In beide wijken is de wooncapaciteit immers nog niet volledig ingevuld. De functie van de stationswijk wordt dan in een herziening van het BPA geheroriënteerd van woningzone in een zone waar de functies kantoren (om bv. de weggevalen kantoorcapaciteit in de dorpskom op te vangen) en/of industrie wordt. Indien voor zulk een scenario wordt gekozen wordt is het in elk geval essentieel voor de leefbaarheid van de bewoners dat hier zeer duidelijk en open over gecommuniceerd wordt. Onzekerheid creëert immers onleefbaarheid.

Hoewel erkend wordt dat er momenteel geen politieke ondersteuning van dit scenario bestaat biedt het verscheidene voordelen. Het belangrijkste voordeel is dat de woonwijken van Zeebrugge, met uitzondering van Zeebrugge strand, wat momenteel reeds duidelijk gescheiden is en vooral een toeristische functie vervult, volledig geïntegreerd kunnen worden. De fysieke scheiding van de Stationswijk wordt opgeheven, en er worden nieuwe woningen voorzien. Hierbij zou moeten gestreefd worden naar een verweving van gewone privé-woningen en sociale woningen zoals in diverse andere steden met succes is ingevoerd. Een ander voordeel is dat ontwikkelingen in de oude achterhaven in veel mindere mate gehinderd zullen worden door de aanwezigheid van een woonwijk en anderzijds dat de inwoners minder hinder van de havenactiviteiten ondervinden. Tenslotte zou de ruimte die vrijkomt in de Stationswijk gebruikt kunnen worden voor kantoorgebouwen (een headquarter centre ?), in plaats van de kantoorontwikkeling in Zeebrugge te (moeten) laten plaatsvinden.

Het spreekt voor zich dat het voorstellen van dit scenario van de Stationswijk geen actie is die administratief of financieel eenvoudig is. Een duidelijk uitgewerkt financieel (bv. stimulerende maatregelen zoals verhuispremies en vergoedingen), administratief en sociaal begeleidingsplan zal moeten opgemaakt worden. Hierbij kan gebruikt gemaakt worden van de ervaring die opgedaan is in het kader van het ROM project in de Gentse kanaalzone. Ook wordt er hier op gewezen dat het scenario moet gezien worden als één van de onderdelen, naast de voorstellen van inbreiding en groene buffering ter verbetering van de leefbaarheid van de Dorpskom en Vismijnwijk. Zonder de noodzakelijke acties in de Dorpskom en Vismijnwijk heeft het scenario in de Stationswijk geen zin.

Tenslotte wensen we hier op te merken dat dit rapport enkel voorstellen doet. Deze voorstellen dienen verder uitgewerkt te worden om de ontbrekende informatie aan te vullen zodat het beleid over alle noodzakelijke informatie beschikt om een beslissing te nemen. Het ligt buiten de bevoegdheid en doelstellingen van deze studie om te bepalen wat beleidsmatig de beste oplossing is.

Tenslotte kan er ook met dit scenario, indien het verder uitgewerkt wordt, rekening gehouden worden in het project "Oude Vissershaven" in het kader van Doelstelling II en het

Kustactieplan. Bijkomende woonfaciliteiten kunnen immers nog gecreëerd worden in zowel de Dorpskom als in de Vismijnwijk.

Dorpskom en Vismijnwijk

Het basisconcept voor de dorpskom is gebaseerd op de eerder geformuleerde doelstellingen en resulteert in een voorstel waarin Dorpskom en Vismijnwijk één geheel gaan vormen. Om deze reden zal de bespreking van voorstellen voor beide wijken dan ook gezamenlijk gebeuren omdat er een sterke wisselwerking tussen voorstellen voor elk van de wijken aanwezig is.

Ruimtelijk

De ruimtelijke voorstellen zijn weergegeven op Figuur 4. Door de ruimtelijke bundeling van Vismijnwijk en de dorpskern kan, zoals voorgesteld in het voorontwerp van structuurplan van Brugge, de verkeersmatige aanpassing van de kustlaan een hoge prioriteit toegewezen krijgen. Hierbij zou via de gepaste verkeerstechnische ingrepen (verkeersdrempels, obstakels zoals bloembakken, ...) elke vorm van doorgaand verkeer en niet lokaal vrachtverkeer kunnen tegengegaan worden. Essentieel is dat er voldoende oversteekplaatsen gecreëerd worden zodat de kustlaan niet langer als een barrière werkt, maar kan omgevormd worden tot een 'hoofdstraat' van Zeebrugge. Het doel is om de ruimtelijke scheiding van de Vismijnwijk en de Dorpskom op te heffen en de verbinding tussen beide wijken te maximaliseren. Er dient ook voldoende aandacht uit te gaan naar de aanleg van goede fietspaden in de twee richtingen, zodat ook de zwakke weggebruikers en minder mobiele voldoende mogelijkheden krijgen. Naast het voordeel van het verhogen van de aantrekkelijkheid en de veiligheid voor zwakkere weggebruikers biedt dit ook de mogelijkheid om kleinhandel en de daaraan gebonden werkgelegenheid te laten ontwikkelen.

Een bijkomend aspect in deze ruimtelijke context is de aanwezigheid van een spoorlijn naar de Zweedse Kaai die dwars door Zeebrugge loopt. Hier kunnen drie verschillende pistes bewandeld worden : een eerste mogelijkheid is dat de spoorlijn blijft waar ze is; een tweede mogelijkheid is dat de spoorlijn afgeschaft wordt; en een derde mogelijkheid is dat er een alternatief tracé gezocht wordt.

Het is duidelijk dat de eerste mogelijkheid geen verbetering van de leefbaarheid als gevolg heeft. In het kader van een sterkere integratie van de twee woonwijken blijft de spoorlijn dan een structureel erg hinderende barrière, naast de daarmee gepaard gaande veiligheids- en geluidsproblemen, waarvoor geen oplossing geboden wordt. Voor de veiligheidsproblemen is de enige mogelijkheid een fysieke afscherming van de spoorlijn met bv een afrastering of een (geluids)muur. Het visuele aspect van de barrière wordt hierdoor echter nog versterkt, in het geval van een afrastering, of zelfs erg extreem in het geval van een muur.

Het volledig afschaffen van de spoorlijn is vanuit zuiver leefbaarheidsoogpunt de beste oplossing. Anderzijds komt deze oplossing in direct conflict met de huidige economische functie van de Zweedse kaai. Een mogelijke oplossing hiervoor is dat, indien haalbaar, een alternatieve locatie gevonden wordt in de haven voor die activiteiten op de Zweedse Kaai die spoorverkeer vereisen, waarna de spoorlijn zou kunnen geschrapt worden. Als bijkomend voordeel heeft dit dat de geluidshinder van de container en/of RoRo behandeling sterk zou kunnen verminderen (zie ook punt 3.3 verder).

De derde mogelijkheid zijn de alternatieve tracés zoals uitgetekend op Figuur 4. Voor deze tracés dienen echter de financiële implicatie en technische en verkeerskundige haalbaarheid

in detail bestudeerd te worden, wat buiten de doelstellingen van deze studie valt. Het voordeel van de aanleg van een alternatief spoorwegtracé is dat de barrièrewerking en hinder in de dorpskom volledig wegvalt wat de leefbaarheid ten goede komt. Anderzijds zou dit wel kunnen leiden tot hinder aan de rand van de dorpskom. Aangezien de exacte ligging van alternatieve tracés niet gekend is zonder technische studie een inschatting van de mate deze tracés de woonzones zullen kunnen ontwijken (en of er nood is aan onteigening) niet mogelijk. Deze onzekerheid hypothekeert ook mogelijk een gedeelte van de groene buffer aan de oostzijde van Zeebrugge Dorp en maakt een correcte inschatting van eventuele geluidshinder onmogelijk.

De voorziene ontwikkeling van een kantoorcomplex in het recente BPA van de Dorpskom in Zeebrugge zou geschrapt worden. Dit resulteert in de mogelijkheid om er woningen te bouwen die zouden kunnen dienen voor de integratie van bewoners van de Stationswijk. Het voorkomt ook een verder inkrimping van de woonzone van de Zeebrugse Dorpskom. Dit laat ook toe dat voldoende ruimte overblijft voor de aanleg van een groene bufferzone tussen de woonwijk en de verkeersader Isabellalaan.

Werkgelegenheid

Gecombineerd aan de herwaardering van de Vismijnwijk dient er aandacht te blijven uitgaan naar de mogelijkheid om lokale tewerkstelling te scheppen of te behouden voor de eerder sociaal achtergestelde bewoners van de Stationswijk. Hierbij zouden initiatieven zoals een tewerkstellingsconvenant een meerwaarde kunnen creëren. Ook bestaat de mogelijkheid dat er bij de revitalisatie van de oude vissershaven er prioriteit zou kunnen gegeven worden aan het aanbieden van tewerkstelling aan de lokale bewoners. Daarnaast moet overwogen worden welke strategieën kunnen gevolgd worden om de psychologische en fysieke afstand naar tewerkstellings- en bemiddelinginstellingen te verkleinen. Men mag immers niet voorbijgaan aan het gegeven dat voor de sociaal minder sterken, de afstand naar Brugge stad vaak te groot is. Een mogelijke oplossing zou bijvoorbeeld het organiseren zijn van vaste momenten (dagen) waarop de instellingen in Zeebrugge vertegenwoordigd zijn. Dit zou ook de werking van het lokale aanspreekpunt van de overheid meer draagkracht geven.

Naast de aandacht die uitgaat voor de verbetering van de werkgelegenheidssituatie wordt in het hierboven beschreven voorstel voor ruimtelijke aanpassing ook getracht om aanwezige werkgelegenheid maximaal te beschermen. In voorliggend voorstel wordt de industriële activiteit in de oude vissershaven bewaard. Essentieel is wel dat de best beschikbare techniek gebruikt wordt om de impact op de omgeving te minimaliseren. Voor de scheepswerf houdt dit in dat scheepsherstellingswerkzaamheden volledig "binnenshuis" plaatsvinden. Installatie van een scheepskraan, het gebruik van afgesloten loodsen en de opvang van alle afval moeten hierbij voorwaarden te zijn. Naar de visverwerkende industrie moet vooral aandacht gaan naar reukhinder (van visafval) en het voorkomen daarvan.

Figuur 4 Voorgestelde toestand in Zeebrugge



Sociale structuur

Van essentieel belang is het in overweging nemen van de oprichting van een jeugdhuis / buurthuis in de dorpskom van Zeebrugge. Hoewel er sportinfrastructuur aanwezig is, is er momenteel geen mogelijkheid voor jongeren om zich lokaal cultureel te ontpannen of uit te gaan. Dit jeugdhuis / buurthuis zal ook op termijn een positieve invloed uitoefenen op het sociale weefsel van de lokale gemeenschap.

Ook in de sociale dienstverlening speelt de psychologische en fysieke afstand naar Brugge van sociale instellingen zoals het OCMW. Ook hier zou, parallel aan het voorstel voor tewerkstelling, vaste zitdagen in de kern van Zeebrugge dorp kunnen georganiseerd worden. Een aspect dat ook voldoende aandacht dient te krijgen is het ter beschikking houden van minstens één buurtwerker, en het vrijmaken van fondsen om projecten te kunnen opstarten. Bijvoorbeeld de oprichting van een buurthuis of de organisatie van buurtfeesten zijn een stimulans voor het bevorderen van de sociale cohesie. Tenslotte zou bekeken moeten worden in welke mate bepaalde bestaande financieringsprogramma's voor sociaal achtergestelde wijken van toepassing zijn op Zeebrugge.

3.2 Mogelijke oplossingen voor lichtpollutie in de haven

Lichtpollutie in de haven is een probleem dat zich manifesteert op verschillende plaatsen. Een eerste oorzaak van lichtpollutie is de verlichting rondom de LNG terminal om veiligheidsredenen. Een tweede bron van lichtpollutie is de toegenomen verlichting op de RO-RO terminals. De voornaamste reden hier opnieuw veiligheidsaspecten en de daaraan gekoppelde problematiek van illegalen en vluchtelingen. Een derde bron van lichtvervuiling is de verlichting van op en overslagplaatsen (bv de autoparkings) en de voornaamste redenen zijn hier veiligheid (en diefstalpreventie) en verlichting van de werkplaatsen.

Oplossingen voor lichtpollutie bevinden zich op twee vlakken. Een eerste soort van oplossingen heeft te maken met een goede voorlichting en sensibilisering, van de relaties tussen de verlichtingsproblematiek en rationeel energiegebruik en tussen de verlichtingsproblematiek en veiligheid, van de overheden en bedrijfsinstanties die verantwoordelijk zijn op de betreffende domeinen. Een tweede reeks oplossingen houdt voornamelijk verband met de mogelijke technische oplossingen om lichtpollutie te voorkomen of te minimaliseren.

Naar sensibilisering en voorlichting van "goede" verlichtingsstrategieën is opleiding van de personen die de beslissingen gaan nemen i.v.m. installatie van verlichtingssystemen zeer belangrijk. Gekoppeld aan de opleiding van betrokkenen kan het havenbestuur ook een belangrijke stimulerende rol spelen. Dit bestaat dan uit het vooropstellen van energienormen en belichtingsnormen door het havenbestuur en deze zo veel mogelijk trachten te verplichten of promoten bij de concessiehouders (verlichting speelt slechts een kleine rol in het budget van inrichting van haventerreinen). Voor de verschillende haventerreinen zou een gedetailleerde inventaris moeten opgemaakt worden van de gebruikte verlichtingssystemen. Op basis daarvan kan dan een plan opgesteld worden om op een systematische wijze bestaande, technisch minder efficiënte systemen te vervangen.

Technische oplossingen voor een goed lichtbeleid houden volgende maatregelen in :

- Het gebruik van milieuvriendelijke armaturen die strooilight minimaliseren. Deze armaturen zorgen dat de lichtbundel hoofdzakelijk neerwaarts is gericht. Optimale belichting wordt verkregen met armaturen die een "afsnijdingshoek" (cutoff angle) hebben die 15 tot 20° onder de horizon ligt. Hierdoor wordt er geen licht weg gestraald

dat geen bijdrage levert aan de belichting. Het gebruik van spiegellende armaturen heeft als bijkomend voordeel dat hierdoor energiezuinigere belichtingsinstallaties kunnen gebruikt worden. Gerelateerd aan de afsnijdingshoek is het gegeven dat verlichting op een vlakke ondergrond verder dan drie maal de hoogte van het lichtpunt leidt tot kwalitatief lage en ongelijke belichting. Vooral in het kader van veiligheid is dit een belangrijk gegeven omdat gelijkmatige lage belichting veel efficiënter is dan ongelijkmatige intense belichting. Deze laatste manier van belichting resulteert immers in hoge contrasten wat bewakings- en veiligheidstaken bemoeilijkt. (W Offutt, 1997, Some notes on Cutoff Angle and Glare, IDA IS 123; C. Shaflik, 1997, Environmental effects of Roadway lighting, IDA IS125)

- Er moet ook voor gezorgd worden dat bij de installatie van verlichtingssystemen directe beschijning in de ogen van personen voorkomen wordt. Op basis hiervan wordt vaak aangeraden om in elk geval verlichtingssystemen niet hoger te maken dan 10 meter. (W Offutt, 1997, Some notes on Cutoff Angle and Glare, IDA IS 123)
- Specifiek voor bewakingsdoeleinden moet het gebruik van IR detectoren en bewegingsdetectoren aangeraden worden. Deze technologieën laten immers toe om de belichting enkel te laten aanslaan bij 'indringen' van de gronden. Dit heeft een belangrijk effect op het energieverbruik en werkt ook sterk ontradend naar de mogelijk illegale activiteiten en werkt alarmerend naar de bewakingspersonen toe. Het belangrijke nadeel van deze benadering is dat bepaalde energie-efficiënte lampen minder bruikbaar zijn om snel licht te leveren. (An, 1996, Security Lighting: Let's have real security Not just bad Lighting, IDA IS 24; C. Shaflik, 1997, Environmental effects of Roadway lighting, IDA IS125. A. Wilson, 2001, Light Pollution : efforts to bring back the night sky. . www.buildinggreen.com;))
- Vanuit energiestandpunt, en rekeninghoudend met de afwezigheid van het kleurenspectrum van de lamp en de beschenen objecten moet in het kader van het gebruik in de haven geopteerd worden voor hogedruk natrium lampen of lagedruk natrium lampen. Indien de belichting enkel gebruikt voor bewakings- en veiligheidsdoeleinden zijn lagedruk natrium lampen het meeste geschikt wegens hun energie-efficiëntie, en de mindere noodzaak voor een uitgebreid kleurenspectrum. In zulk een geval is een belichtingsniveau van 30 lux voldoende, en waarden van meer dan 100 lux leveren geen extra voordeel op. (A. Wilson, 2001, Light Pollution : efforts to bring back the night sky. www.buildinggreen.com; R. Leslie & PA Rodgers, 1996, The Outdoor Lighting Pattern Book, McGraw-Hill)

3.3 Mogelijke oplossingen voor geluidsproblematiek rond de haven

Bij de benadering van geluidsproblemen wordt principieel uitgegaan van het standpunt dat geluid bestreden moet worden aan de bron. Algemeen kan gesteld worden dat bij geluidsbestrijding aan de bron drie verschillende tactieken gevolgd kunnen worden. In vele situaties is vaak een combinatie van de drie strategieën nodig.

De eerste strategie is het ontwikkelen en in gebruik nemen van technologische oplossingen die de productie van het geluid tegengaan (bv geluidsarme motoren). Een tweede strategie is het ontwikkelen en implementeren van organisatorische maatregelen die de overlast van de geluidsproductie trachten te beperken door de activiteiten op een plaats en tijdstip te

laten doorgaan waar de hinder voor omwonenden geminimaliseerd wordt. Een derde strategie is vooral gericht op operationele aspecten en omvat onder andere de sensibilisering van personeel van het gebruik te ontwikkelen van geluidsarme procedures.

Indien geluidsbeperving aan de bron echter niet tot een voldoende daling van de geluidsverstoring kan leiden heeft men natuurlijk altijd nog de mogelijkheid om zich te wenden tot het ontwikkelen en plaatsen van systemen die de verspreiding en overdracht van het geproduceerde geluid tegengaan (bv. geluidswerende muren of bermen). Als laatste (en minst te verkiezen oplossing) heeft men de mogelijkheid om de ontvanger van het geluid te beschermen (bv door dubbele beglazing)

De oorzaken van geluidsoverlast van havenactiviteiten kunnen grosso modo in verschillende categorieën verdeeld worden. Een eerste categorie is gerelateerd aan het laden, lossen en verplaatsen van containers. Vooral voor de Haven van Zeebrugge waar snelle containerbediening en RORO activiteiten een belangrijk deel uitmaken van de activiteiten kan deze bron een aanzienlijk deel van de oorzaak van geluidsoverlast zijn. Een tweede categorie van oorzaken is gerelateerd aan het spoorverkeer. Het rangeren en laden en lossen van spoorwegwagons kan, vooral bij gebruik van ouder materiaal, een aanzienlijke bron van geluidsoverlast zijn. Een derde categorie van oorzaken betreft het verkeer van vrachtwagens voor wegtransport. De aandacht zal in deze studie gericht worden op de eerste twee categorieën van oorzaken van geluidspollutie.

3.3.1 Containervervoer en RORO

Algemeen kan men stellen dat bij geluidsoverlast een aantal typen van geluid kan onderscheiden worden. Men heeft stabiel (=continu) en niet stabiel (discontinu) geluid, waarbij dit laatste nog kan onderverdeeld worden in impulsachtige, fluctuerende, intermitterende en incidentele geluiden. Geluidsoverlast met een niet stabiel karakter, of met andere woorden het voorkomen van geluidspieken, wordt door omwonenden over het algemeen als storender ervaren dan een stabiel geluidsniveau.

Algemeen kan gesteld worden dat de belangrijkste bronnen van geluidsoorzaak in de haven bij het behandelen van containers de volgende zijn (Geluidsplan voor de haven van Auckland, 2001, www.poal.co.nz/environment/noise.htm; Port Development International Magazine 1998):

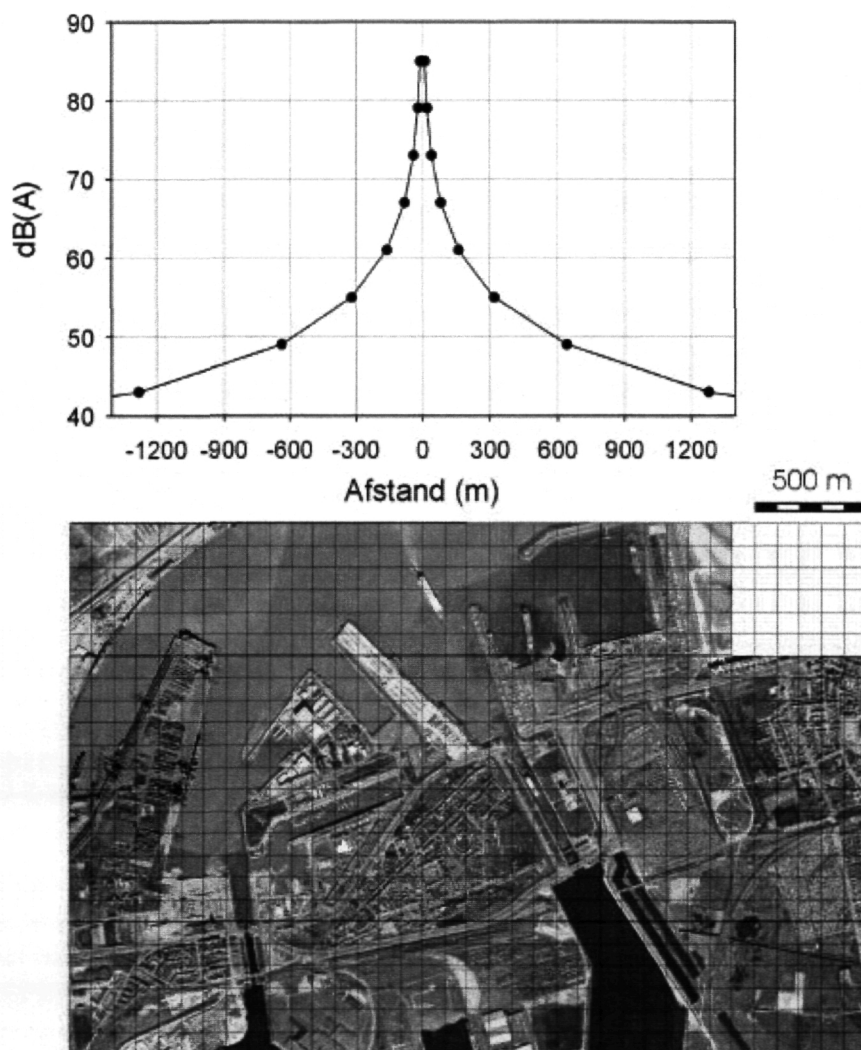
- Geluid veroorzaakt door het janken van de electro-hydraulische motoren van de containerkranen (gemiddelde geluidsniveauvermogen (L_w) van 110-115 dB(A) worden vermeld); geluid veroorzaakt door de aanwezigheid van holle ruimten in de kraanstructuur; en wrijving tussen metalen onderdelen van de 'spreaders'.
- De stijgende druk om alsmaar sneller te werken met verhoogde impact van containers als gevolg.
- Alarmsignalisatie op schepen en kranen.
- Geluid van koelinstallaties op containers (geluidsniveau van ongeveer 90dB(A))
- Generatoren aan boord van schepen (gemiddeld geluidsniveau (L_w) 100-115 dB(A))
- Geluid van de (voornamelijk diesel) motoren van de 'straddle carriers', tractoren en vorkheftrucks

Daarnaast heeft RO-RO als belangrijke geluidsbronnen:

- het laden en lossen van de containers op de trailers
- het op en afrijden van de drijvende taluds

- de technische kenmerken van de taluds (harde ondergrond, eventueel voorzien van anti-slib ribbels)
- de technische kenmerken van de trailers (vaak geen luchtbanden)
- afwezigheid van geluidsmilderende ondergrond in de schepen.
- Het jagen van de motoren van de sleepinstallaties of tractors bij het lossen van geladen containers via een steile talud

Uitgaande van de situatie zoals ze bekend is, zonder concrete gegevens over actuele geluidsniveaus in de haven van Zeebrugge, kan op basis van ervaring en buitenlandse studies een zeer grove inschatting gemaakt worden van de te verwachten geluidsniveaus (ongeveer 85 dB(A) op 10m). De theoretische afname van het geluidsniveau, zonder rekening te houden met bebouwing, andere geluidsbronnen of andere modificerende aspecten is weergegeven in Figuur 5 bovenaan. Anderzijds kunnen we deze getallen afwegen tegenover resultaten van geluidsmetingen in het centrum van Zeebrugge dorp waar het geluidsniveau 's nachts 1984 38 tot 47 dB(A) (richtwaarde 45 dB(A)) bedroeg. Natuurlijk dient voor een beter inschatting van de geluidsoverlast in de specifieke situatie in Zeebrugge uitgegaan worden van een nieuw uitgebreid akoestisch onderzoek. De exacte omgevingsomstandigheden (windrichting, al dan niet aanwezigheid van gebouwen, de gebruikte apparatuur, enz.) beïnvloeden immers zeer sterk de bekomen geluidsniveaus. Desalniettemin kunnen hier reeds een aantal algemene aanbevelingen gedaan worden om de reële geluidsoverlast te beperken.



Figuur 5 Boven : Afbeelding van de theoretische afname van een geschat geluidsniveau met de afstand, zonder rekening te houden met andere factoren of geluiden (zie tekst voor meer uitleg)

Onder: Afbeelding van wijken met een afstandsgrid

Voorstellen tot vermindering van de geluidsoverlast door container / RO-RO behandelingsactiviteiten

Activiteiten in geluidsbeheersing zouden moeten geconcentreerd worden op vier domeinen (Port Development International Magazine, 1998, Geluidsplan voor de haven van Auckland, 2001, www.poal.co.nz/environment/noise.htm):

- **Technische ontwikkeling** zou moeten gericht zijn op de ontwikkeling van geluidsarm materiaal. Oplossingen die momenteel bestaan zijn:
 - geluidsafscherming op kranen (voornamelijk op de motoren en winchen)
 - automatische apparaten die de takelsnelheid controleren en zodoende impactgeluid verminderen.
 - Geluidsisolatie van de hydraulische motoren waarbij aandacht gaat naar reductie van holle ruimten

- ontwikkeling van geluidsarme motoren
- Ontwikkelen van systemen die actief (bv Bromma's impact / noise reduction system dat werkt op basis van hydraulische schokabsorptie tijdens laden en lossen en een geluidsreductie oplevert van >35%) of passief (rubberen buffers die ongeveer 20% van de impact absorberen) de schok opvangen bij de impact van een container. Een niet onbelangrijk bijkomend voordeel is dat deze systemen ook de levensduur van zowel de takelstructuren als de containers significant verhogen, wat economisch een duidelijk voordeel is (L. Karlsson, Port technology International ed.10 p95-98)
- Het ontwikkelen of inzetten van infrarooddetectoren om accuraat afstanden in te schatten bij het gebruik tijdens delicatesse positionering. Dit voorkomt onnodig tegen elkaar botsen van containers of materiaal.
- Gebruik van "multi-leaf" chains en nylon leiddraden op 'spreaders'
- Het ontwikkelen van goede elektrische vervanging van dieselmotoren op kranen en tractoren
- Het ontwikkelen van geluidsarme taluds. Vooral de overgangen van schip naar talud en talud naar kade moeten hierbij aandacht te krijgen. Dit gebeurt best in samenhang met de ontwikkeling van geluidsarme trailers.
- Het ontwikkelen van geluidsarme trailers
- Het ontwikkelen van geluidsarme ondergrond in RO-RO schepen
- **Organisatorisch** kan de terminaloperator een belangrijke rol spelen door bijvoorbeeld stiller materiaal in te zetten op de meest geluidsgevoelige plaatsen. Een belangrijke optie die ook kan genomen worden door het havenbestuur is om geluidsrijke activiteiten te laten plaatsvinden op andere kademuren op locaties in de haven die verder weg gelegen zijn van de woonwijken van Zeebrugge en Knokke-Heist. Kademuuren dicht bij de woonwijken kunnen dan gebruikt worden voor geluidsarmere activiteiten.
- **Operationele** aanpassingen die geluidsintensieve activiteiten trachten te minimaliseren
 - zoals bijvoorbeeld het minimaliseren van het manoeuvreren van carriers, tractoren, ...
 - Ook kan vanuit de visie 'beter voorkomen dan genezen' gezorgd worden dat ondergrond en overgangen (van spoorwegen, naar het schip, ...) optimaal aangebracht wordt zodat schokken zoveel mogelijk voorkomen worden.
 - Een gerichte stapeling van containers om zo geluidsbarrières op te richten kan een geluidsvermindering van 1-5 dB(A) opleveren
 - Minimaliseren van gebruik van scheepshoorns
- **Training en sensibilisering** van personeel en hen attent maken op geluidsproblemen en mogelijke gedragsaanpassingen die geluidsoverlast minimaliseren.

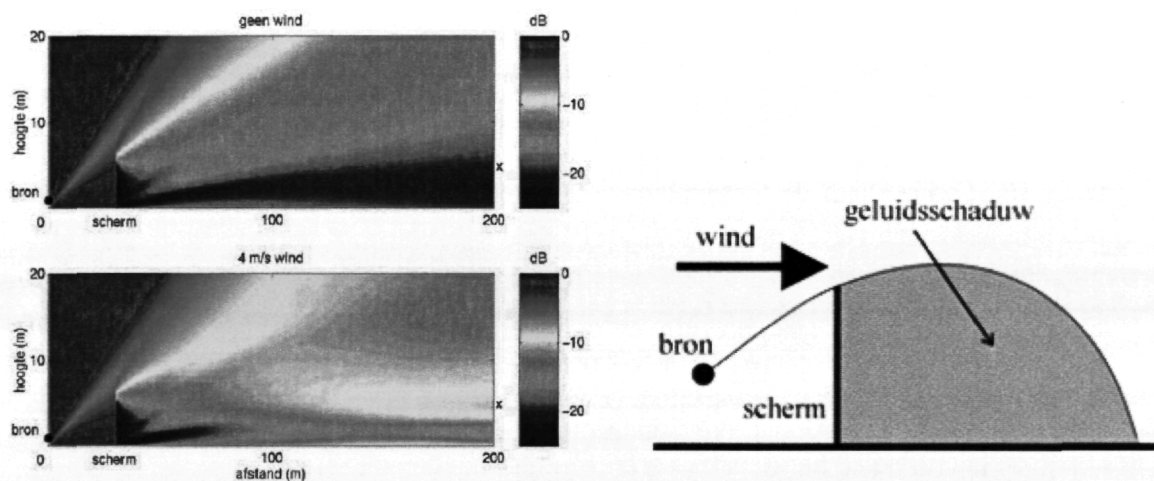
Naast de geluidsbeheersing aan de bron kan eventueel ook geopteerd worden voor de installatie van een geluidswerende infrastructuur. In het specifiek geval van de Zweedse kaai zou een mogelijke oplossing de constructie van een geluidswerende wal of muur kunnen zijn aan de zuidzijde van de terminal, zoals voorgesteld op Figuur 4.

Zonder in detail te willen treden over de technische specificaties van de geluidswerende wal of muur kan volgend voorstel de basis zijn voor een geluidsstudie:

Een begroeide geluidswerende muur of wal van ongeveer 230 m lang in de vorm van een L. Minimale hoogte dient waarschijnlijk 5 m te zijn. De breedte zal afhangen van het gebruikte systeem, maar bedraagt bij een "muur" ongeveer 0.5-1 m en bij een wal minimaal 2.5m. Bij de wal kan men dan nog een onderscheid maken naargelang de gebruikte technologie. Een volle aarden wal zal relatief breed zijn, terwijl bij een begroeide grond/beton constructie de

breedte beperkt kan blijven tot 2.5m. Naar kostprijs toe kan men uitgaan van een bedrag van 5 à 10 000 BEF / m².

Tenslotte wensen we wat betreft het gebruik van geluidswerende schermen of aarden wallen er toch op te wijzen op het gegeven dat bij geluidsschermen het afschermend effect afneemt naargelang bron en/of ontvanger zich verder bevinden van het geluidsscherm. Idealiter bevindt het scherm zich zo dicht mogelijk bij de bron. Daarbij komt ook dat onder meewindcondities (van bron naar ontvanger) de geluidsreductie tot 10 dB(A) minder kan zijn dan bij andere windinvloeden. Dus een optimale onderlinge ligging van bron, scherm en ontvanger is essentieel. In onderstaande Figuur 6 wordt de invloed van wind geïllustreerd. Tenslotte moet opgemerkt worden dat er steeds het positief psychologische effect is van het zien van een geluidswerende barrière, waardoor de subjectieve hinder van het geluid ook vermindert.



Figuur 6 Invloed van wind op het afschermend effect van een geluidsscherm. In de linkse figuur (modelleringsresultaten) is het scherm 6 m hoog en staat 30 m van de bron verwijderd (bron : <http://www.tpd.tno.nl/tpd/smartsite882.html>)

3.3.2 Spoorgebonden geluidsoverlast

Hier wensen we kort in te gaan op mogelijke oplossingen voor geluidsoverlast veroorzaakt door spoorwegverkeer. De behandeling van geluidsoverlast is in wezen gelijk aan wat hierboven besproken is voor containerbehandeling. Technische oplossingen situeren zich vooral rond materiaaleigenschappen van sporen, wagonwielen en materiaal en techniek van koppelingssystemen tussen wagons.

Voor de invoering van technisch up-to-date geluidsarm spoorwagemateriaal is echter de NMBS verantwoordelijk. Momenteel lijkt echter de haalbaarheid van investeringen in geluidsarm materiaal een financieel moeilijke kaart.

Een operationele oplossing voor geluidsoverlast is de aanleg van voldoende lange rangeerstroken, zodat de heen en weer bewegingen van de spoorwegstellen geminimaliseerd wordt.

3.3.3 Conflictbeheersing

Naast de initiatieven die door het havenbestuur en de operatoren kunnen genomen worden in de beheersing van de geluidsoverlast is het ook belangrijk dat er een vorm van communicatie opgesteld wordt tussen bron en ontvanger (of veroorzaker en slachtoffer). De activiteiten van de werkgroep rond geluid in Knokke-Heist heeft in deze reeds in het verleden getoond dat zulks een positief effect heeft. Dit zou nog aangevuld kunnen worden met een initiatief vanuit het havenbestuur. Indien het havenbestuur een meldpunt zou oprichten voor geluidsklachten zou dit de conflictbeheersing zeker ten goede komen. Zo'n meldpunt zou dan, in navolging van voorbeelden in het buitenland, de klacht ontvangen (24 h per dag, en telefoonnummer van de klager noteren) en zorgen voor een zeer snelle reactie. Deze reactie zou best binnen het uur, en ten laatste in een periode van 24 uur moeten gebeuren. Deze periode laat toe om de operator, die de oorzaak is van de klacht, te bereiken, en gezamenlijk te zoeken naar een gepaste reactie. Deze reactie wordt dan weer doorgegeven aan de klager. Het immense voordeel van zulk een systeem is dat er aan de omwonenden duidelijk getoond wordt dat de haven begaan is met de leefkwaliteit in de omgeving. Dit kweekt op zijn beurt goodwill bij de omwonenden, zodat er een positieve atmosfeer gecreëerd wordt.

Tenslotte zou het zeker opportuun zijn dat het havenbestuur in het kader van de geluidsproblematiek een geluidsbeheersplan zou uitwerken. In dit geluidsbeheersplan zou dan zeker inbreng moeten zijn van de belangrijkste betrokkenen (havenbestuur, bedrijven en bewoners(eventueel via gemeente)). De opmaak van zulk een geluidsbeheersplan geeft niet alleen een positief signaal naar de bewoners, maar zorgt ook voor een realistische inschatting van de verwachtingen.

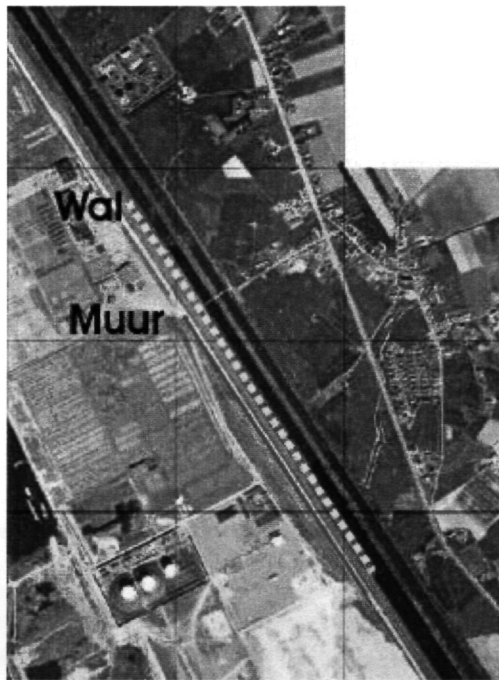
Uit de workshop bleek dat voor geluidshinder er een behoefte is aan snelle implementatie van oplossingen. Hoewel er behoefte is aan geluidsstudies mag dit geen argument zijn om het uitwerken en implementeren van milderende maatregelen uit te stellen.

3.4 Ramskapelle : geluid en licht

Momenteel loopt er een vraag van de patrimoniumcommissie voor de oprichting van een geluidswerende dam ter hoogte van het rangeerstation in de haven (Oostelijke zijde achterhaven).

De vraag is ingegeven door een verhoogde geluidslast door het laden, lossen en samenstellen en rangeren van de trein. In mindere mate is het een geluidsoverlast door het wegtransport. Vanuit de Dorpskom van Ramskapelle wordt de lichtvervuiling als de minst erge verstoring gevoeld (hoewel dit misschien ecologisch wel een veel groter probleem is). Het subjectieve gevoel van de geluidsoverlast is wel sterk beïnvloed door het gegeven dat het hier gaat om een polderdorp dat in het verleden steeds ver weg heeft gelegen van alle activiteiten. Vooral 's nachts is het er erg stil. Voor zover we weten zijn er geen officiële klachten ingediend wegens geluidsoverlast. In de winter wordt de geluidsoverlast als erger ervaren omdat dan de bladeren van de bomen zijn en het zicht dan ook eventueel een rol kan spelen.

Vanuit de patrimoniumcommissie is er een vraag gericht naar het gemeentebestuur om de vraag voor de aanleg van een aarden wal te ondersteunen (zie Figuur 7).



Figuur 7 Gewenste locatie van de aarden wal

Preliminair onderzoek wijst uit dat om een effect te ressorteren met volgende zaken rekening dient gehouden te worden

- een aarden wal geeft in het algemeen een reductie van ongeveer 5 tot maximaal 15 dB(A); in voorkomend geval is een reductie van 5 dB(A) te verwachten
- Aangezien het rangeerstation hoger ligt dan de woonwijk is dit reeds een positief gegeven, anderzijds zal de wal niet onmiddellijk naast het rangeerstation kunnen liggen (de ideale positie) aangezien er een weg en een spoorlijn tussen liggen wat het effect van de wal verminderd
- Om effect te ressorteren zou de aarden wal minimaal 4-6m hoog moeten zijn, en een lengte hebben van ongeveer 1500 m; dit veronderstelt een volume van minimaal 50.000 – 100.000 m³.
- Door de afstand tussen het rangeerstation en de woonwijk is er reeds een sterke vermindering (geschat van 80 naar 35 dB(A)) van het geluid te verwachten. De meerwaarde in geluidsafname door de aanleg van de aarden wal zou wel gemodelleerd en geverifieerd dienen te worden via een geluidsonderzoek.

Daarnaast zal er natuurlijk ook rekening gehouden dienen te worden met de geldende wettelijke regels omtrent de aanleg van de dam.

Tenslotte moet in dit kader opgemerkt te worden dat het hier gaat om een gemeentegrensoverschrijdende situatie, en dat in een intern advies stedenbouw van de gemeente Knokke Heist negatief geadviseerd heeft. De gemeenteraad van Knokke Heist zou de patrimoniumraad antwoorden dat ze de zaak best rechtstreeks aankaarten met MBZ.

Tenslotte dient nog opgemerkt te worden dat een kostenbaten analyse, inclusief een geluidsonderzoek zou moeten uitgevoerd worden voordat een beslissing in het al dan niet uitvoeren van de actie genomen wordt. Een mogelijk alternatief dat in ogenschouw zou kunnen genomen worden, maar waarvoor ook een geluidsonderzoek zou moeten plaats vinden, is de bouw van een geluidswerende muur. Het voordeel van de muur ten opzichte van de voorgestelde wal is dat de muur onmiddellijk naast de rangeerbundel kan geplaatst worden. Hierdoor stijgt de effectiviteit van het scherm beduidend. Een hoogte van 4m zal in dit geval waarschijnlijk volstaan.

3.5 Veiligheid

In het thema veiligheid willen we twee verschillende aspecten behandelen. Het eerste aspect behandelt de effectieve, objectieve veiligheid. Het tweede aspect zal gaan over het veiligheidsgevoel van bewoners in woonwijken of dorpen rond en in de haven.

Bij de beschouwing van het objectieve aspect van de veiligheid moet opgemerkt te worden dat er een verschil is tussen het risico en de potentiële schade. Bij het aspect veiligheid spelen beide een rol. Bij de opmaak van veiligheidsplannen wordt ook met beide aspecten rekening gehouden en worden gewoonlijk veiligheidscontouren opgemaakt. De haven van Zeebrugge is door de afwezigheid van gevaarlijke industrie een relatief veilige haven. Aandacht wensen we toch te schenken aan de LNG terminal, die een in het oog springend object is, waarbij het aspect veiligheid zeker een rol speelt. Wegens de getroffen veiligheidsmaatregelen en veiligheidsprocedures voor operaties in verband met het laden en lossen op de terminal van LNG is het risico dat er een ongeval met schade zich voordoet zeer laag. Anderzijds is de mogelijke schade die kan optreden bij een ongeval zeer groot. Aangezien de mogelijke schade zeer groot is, is er uit veiligheidsoverwegingen voor gezorgd dat het risico maximaal geminimaliseerd wordt. In het kader van alle activiteiten die verbonden zijn aan de operatie van de LNG terminal is waarschijnlijk het wegvervoer van LNG van de terminal naar de opslagtanks van Distrigaz in de achterhaven momenteel de meest kritieke activiteit. Hoewel dit vervoer zich hoofdzakelijk afspeelt op de privé-terreinen van de haven, blijft het een risicovol transport.

Een veel groter veiligheidsrisico wordt waarschijnlijk gevormd door de ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route = Europese overeenkomst met betrekking tot het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg) transporten. Deze transporten komen via de RO-RO de haven binnen en worden dan ofwel verder over de weg ofwel via het spoor verder vervoerd. De kennis binnen de bevoegde brandweerdiensten over welke volumes en welke producten van gevaarlijke producten in de haven vervoerd worden zijn minimaal. Dit probleem wordt nog versterkt doordat signalisatie van gevaarlijke producten aan boord van de schepen verschilt van de signalisatie die gebruikt wordt op het land voor aanduiding van type gevaar bij ADR. Tenslotte blijkt uit bevraging ook dat de parate kennis van de wegen en locatie van bedrijven in de haven bij de brandweerlui relatief beperkt is o.a. vanwege de lage frequentie van inzet in de haven.

Wat betreft het subjectieve gevoel van veiligheid moet er in de eerste plaats aan gewerkt worden om omwonenden gerust te stellen. De meest efficiënte wijze om dit te bewerkstelligen is te zorgen dat er een passieve aanwezigheid is van de veiligheidsdiensten. Er is immers een reëel risico dat goedbedoelde informatieverstrekking, demonstraties of een teveel aan publieke oefeningen een omgekeerd effect ressorteren. De aandacht te sterk

richten op het paraat zijn van reddingstroepen (brandweer, civiele bescherming, ziekenwagen) kan leiden tot het onterechte gevoel dat er een veiligheidsprobleem is.

3.6 Visuele hinder

Het probleem van de visuele hinder van de haven is een probleem waarvoor in de bestaande ruimtelijke structuurplannen van zowel Brugge als de Provincie West-Vlaanderen reeds oplossingen aangeboden worden. Er is immers voorzien in de richtinggevende ideeën dat een groene bufferzone rondom de gehele haven moet uitgebouwd worden. Deze groene buffer, indien benaderd vanuit een landschappelijk oogpunt, en rekening houdend met de specifieke eigenschappen van de gebruikte beplanting kan reeds een zeer groot milderend effect hebben op de visuele hinder. Bij de eigenschappen van beplanting dient men wel rekening te houden met de groeisnelheid van de gebruikte bomen en planten, hun levensduur, hun verlies van bladeren in de winter, hun ecologische compatibiliteit enz, ... Voor wat betreft de delen van de haven die in zee uitsteken kan deze groene bufferzone veel moeilijker verwezenlijkt worden. Het havenbestuur kan natuurlijk zelf het initiatief nemen om bijvoorbeeld op de strekdammen, waar dat technisch mogelijk is, natuurlijke elementen te gaan aanbrengen. Een andere mogelijkheid is het toelaten van het 'artistiek' behandelen van grote infrastructurele objecten (bv. de bollen van de LNG terminal of de grote kadekranen) met bijvoorbeeld beschilderingen of graffiti.

4 WORKSHOP

Zoals in het eerste deel van de studie het geval was, is er ook in het tweede deel van de studie een workshop georganiseerd. De workshop ging door in het Provinciaal Hof in Brugge, vrijdag 22 Oktober 2001 en was georganiseerd door de Provincie West-Vlaanderen en ECOLAS NV

DOEL

Doel van deze workshop was het rapport, bekomen uit het tweede deel van de studie voor te stellen, en dit te gebruiken als basis voor een discussie met de verschillende actoren. In het kader van een geïntegreerd kustzonebeheer is participatie van de actoren essentieel. Feedback van de actoren over de studie is een belangrijke gegeven binnen de studie. De resoluten van de workshop zijn geïntegreerd geweest in deze eindversie van het rapport

PROGRAMMA

Het programma was als volgt opgebouwd :

Het Welkomstwoord werd uitgesproken door de heer P. Breyne, gouverneur van de provincie West-Vlaanderen. De gouverneur lichtte kort de studie toe binnen het beleid van de provincie West-Vlaanderen en wenste nogmaals te wijzen op het feit dat het studiebureau onafhankelijk en autonoom heeft kunnen werken onder begeleiding van een klankbordgroep. De resultaten van de studie werden gepresenteerd door dhr. B. De Wachter (Ecolas). Na de presentatie van de studie kon er alvast gediscussieerd worden tijdens de koffiepauze. Daarna vervolgde de workshop met een ronde tafel discussie gemodereerd door D. Le Roy (Ecolas); Dit werd afgerond met een evaluatie en conclusie, waarna nog de mogelijkheid was voorzien tot nabespreking bij een broodjeslunch.

De ronde tafel discussie werd gevoerd via de methodiek van gefaciliteerde dialoog met en tussen de diverse actoren. Het doel hiervan was een toetsing van de voorstellen geformuleerd door het studiebureau rond communicatie en leefbaarheid. Een 5-tal vragen werden gesteld aan de 5 groepjes van ongeveer 9 actoren:

communicatie

- Zijn er opmerking omtrent de voorstellen ter verbetering van de communicatie, en formuleer eventueel 1 alternatief.

leefbaarheid

- Zijn er belangrijke lacunes in de voorstellen voor leefbaarheid ?
- Welke van de categorieën van voorstellen inzake leefbaarheid dienen prioritair in acties te worden omgezet (ruimtelijk, buffering, sociaal, economisch, geluid, licht, visueel) ?
- Welk is dé prioritaire zone om acties inzake leefbaarheid te nemen ?
- Welke specifieke acties of alternatieven dienen prioritair voor deze zone genomen te worden (max. 3)?

Vervolgens werden de antwoorden van de verschillende groepen gerapporteerd en volgde nog een korte discussie.

RESULTATEN VAN DE DISCUSSIE

Hierna volgt een weerslag van de discussie die gevoerd is geweest op de workshop en de antwoorden die geformuleerd geweest zijn op de gestelde vragen.

COMMUNICATIE

Bij de discussies rond **het platform voor visie en overleg** werd vrij algemeen het voorstel van een uitgebreid SRO onderschreven. De belangrijkste opmerkingen hieromtrent waren dat :

- Het zo ruim mogelijk zou moeten samengesteld worden en dat het dus best ook andere gemeenten zoals Blankenberge en de Provincie West-Vlaanderen omvat.
- Vertegenwoordiging van bewoners en de toeristische sector voorzien zou moeten worden.
- Men in het oog moet houden dat te veel inspraak kan leiden tot weinig uitspraak en men dus voldoende dynamiek dient te behouden.

Op het **niveau van de Planning en Besluitvorming** werd de organisatie van infoavonden in combinatie met nieuwsbrieven onderschreven. Daarnaast werd opgemerkt gebruik te maken van de bestaande stadskrant. Men zou een specifieke katern voor Zeebrugge kunnen aanmaken en verspreiden, waarbij deze ook verspreid wordt naar de randgemeenten. Bijkomende mogelijkheid voor verspreiding van informatie is een website, waarbij onmiddellijk het gevaar werd vermeld van het selectief bereiken van bepaalde bevolkingsgroepen.

Vooraf rond het voorstel van het eventueel oprichten van bewonersgroepen werden veel opmerkingen gemaakt. De belangrijkste waren:

- dat deze bewonersgroepen een waardevolle input kunnen leveren
- waarschijnlijk beter gebruik gemaakt kan worden van bestaande organisaties van bewoners dan nieuwe te vormen
- het initiatief dient te komen vanuit de bevolking,
- Er werden ook vragen gesteld hoe de vertegenwoordiging dient gegarandeerd te worden aangezien dit voor bepaalde wijken wel eens moeilijk zou kunnen zijn. Dient er een vorm van selectie te gebeuren, door wie wordt deze dan best begeleid? door stad Brugge ?
- Tijdens de planningsfase dient rekening gehouden te worden met ideeën van de bewonersgroepen. Deze kunnen de basis vormen voor discussies. Procesbegeleiding met het debat als basis is tijdens de planningsfase zeer belangrijk.
- Informatiestroom mag geen eenrichtingsverkeer zijn

Opmerking omtrent de opbouw van een aanspreekpunt **tijdens de uitvoering van projecten** waren:

- Het aanspreekpunt dient onafhankelijk te zijn met vertegenwoordiging in verschillende gemeenten; Hierbij werd de vraag naar financiële implicaties van zo'n systeem gesteld.
- Het informatiepunt dient zoals voorgesteld zowel informatie te verstrekken als te fungeren als klachten box
- Voor grote projecten is er eerder behoefte aan een specifiek afzonderlijk punt
- Het aanspreekpunt kan maar goed functioneren als er een goede communicatie is tussen de verschillende administraties onderling
- Er werd ook gewezen op het belang van het wegwerken van drempels voor de burger (bv t.o.v. MBZ)

- Het infoloket wordt best IN Zeebrugge gelokaliseerd.

LEEFBAARHEID

Bij de discussie omtrent de voorstellen van leefbaarheid werden volgende lacunes aangeduid waarvoor dringend bijkomend onderzoek nodig is.

- Er is een lacune in gedetailleerde demografische gegevens
- Geluidsstudies moeten uitgevoerd worden
- Duidelijkheid is gewenst omtrent de toekomst van de verschillende wijken en van de haven. Onduidelijkheid creëert immers onleefbaarheid. Specifiek moet opheldering gegeven te worden omtrent de toekomst van de stationswijk en de visartsluis
- Bevraging van de bevolking naar aspecten van leefbaarheid

De lacunes in het bereik van de studie die tijdens de discussie aangeduid werden in het kader van dit deel van de studie (visuele aspecten van CarCoke; breed mobiliteitsplan; leefbaarheid in ander wijken zoals Lissewege en Zwankendamme) betroffen aspecten die buiten de opzet van dit deel van de studie vielen.

Bij de discussie omtrent **rangschikking van de prioriteiten** werd opgemerkt dat de bevolking inspraak dient te hebben bij de bepaling van wat de prioriteiten zijn in zake leefbaarheid, en niet alleen de 'experten'. Daarnaast werd bevestigd dat bij de uitwerking van voorstellen uitgegaan dient te worden van een geïntegreerde oplossing. Daarnaast wordt erop gewezen dat er een spanningsveld is tussen de haven en de bewoners; tussen de economische belangen en de belangen van leefbaarheid.

Het aspect geluid werd door verschillende groepen aangehaald als het domein waarin snel gehandeld moet worden. De voorgestelde milderende maatregelen i.v.m. geluidshinder (oa. het geluidsbeheersplan) dienen uitgewerkt te worden door MBZ en de havenbedrijven. Hoewel de nood aan bijkomende studies erkend wordt, wordt toch aangedrongen op het implementeren van oplossingen op korte termijn, er kan immers niet steeds gewacht worden op diepgaand onderzoek.

Uit de discussie bleek dat de zone waar het dringendst behoefte aan acties is, de Stationswijk is. Anderzijds werd opgemerkt dat het niet opportuun is om verschillen te gaan maken in prioriteit tussen verschillende wijken. Voor de Stationswijk werd door alle groepen gevraagd om duidelijkheid te brengen. Ofwel wordt gekozen voor een maximale integratie met de andere woonwijken ofwel wordt een sociale begeleiding opgestart. Alternatieven dienen eerst uitgewerkt te worden voordat er aan de bestemming van de Stationswijk geraakt kan worden. Ook het belang van geloofwaardigheid van uitspraken in het verleden werd aangehaald (afwijzing door de bewoners van de bouw van kantoorgebouwen in de Stationswijk en het daaraan gekoppelde BPA). Anderzijds dient de vraag naar de/relokalisatie en ruimte gesteld te worden in de verschillende wijken. Voorstellen dienen in een ruimer perspectief uitgewerkt te worden. Een wijk kan ook niet geïsoleerd beschouwd worden. Er is behoefte aan de ontwikkeling van verschillende scenario's waarbij o.a. rekening gehouden wordt met het gegeven dat het gebied ten westen van de Stationswijk haar militaire bestemming niet zal behouden.

Het belang van clustering van de wijken wordt onderschreven, maar er wordt opgemerkt dat dit niet mag gebeuren door visuele afscherming maar dient te gebeuren via verfraaiing, o.a. van de Kustlaan. Hier wordt ook het belang van de verfraaiing van de Carcokes site aangehaald.

Bevraging van de bevolking is nodig, maar er dient rekening gehouden te worden met de gevoeligheden en het feit dat in '94 en '96 ook bevragingen zijn uitgevoerd (met als resultaat het BPA van 97). In de bevraging dient ook gepeild te worden naar de subjectieve inschatting en het imago van de verschillende wijken. De bevraging zal ook rekening dienen te houden met de heterogene samenstelling van de bevolkingsgroepen in de verschillende wijken.

Ook de relatie met het toerisme in de verschillende woonwijken moet aandachtig onderzocht worden. Naar aanleiding van de discussie over de mogelijkheden in de Stationswijk wordt opgemerkt dat de zwakte van het sociaal weefsel in de stationswijk soms overdreven wordt. Er wordt ook opgemerkt dat het havenbestuur geen behoefte heeft aan de ruimte van de Stationswijk, en dat de havenactiviteiten door deze wijk niet gestoord worden.

Tenslotte werden enkele opmerkingen gemaakt omtrent mobiliteit en verkeer. Het ontbreken van een globaal verkeersplan, en de problematiek van de verkeersveiligheid en het vrachtverkeer wordt aangehaald. Er wordt ook opgemerkt dat het beperken van het vrachtverkeer tot Isabellalaan een verschuiving is van het probleem naar de achterhaven.

5 OVERZICHT VAN DE VOORSTELLEN

5.1 Communicatie :

- Oprichting van een uitgebreid subregionaal overlegorgaan als platform voor visieontwikkeling en overleg
- Gebruik van nieuwsbrieven en informatieavonden tijdens de planningsfase van een project
- Oprichten van bewonersgroepen
- Oprichting van een aanspreekpunt voor de bevolking tijdens de uitvoer van projecten

5.2 Leefbaarheid

- Wegwerken van ruimtelijke barrières tussen de Vismijnwijk en Dorpskom
- Verkeerstechnisch heraanleggen van de Kustlaan in Zeebrugge om vrachtverkeer te weren
- Aanleggen van een fietspad en oversteekplaatsen
- Aanleggen van groene bufferzones
- Schrappen van de kantoorzone in de Dorpskom
- Oprichten van een jeugdhuis in Zeebrugge
- Aanstellen van voldoende buurtwerkers voor Zeebrugge
- Organiseren van zittingsdagen in Zeebrugge voor OCMW, VDAB, RVA, ...
- Opstellen van een plan met aanbevelingen omtrent energiegebruik en belichting door het havenbestuur
- Installeren en waar nodig vervangen van verlichtingsarmaturen en verlichtingspilonen
- Uitvoeren van geluidsstudies en het opstellen van een plan met aanbevelingen omtrent geluid
- Oprichten van een geluidswal aan de Zweedse Kaai
- Opleiden en voorlichten van personeel voor geluidsbewuste containerbehandeling
- Uitwerken en uitvoeren van de plannen rond visuele buffering van de haven
- Verzamelen en analyseren van gedetailleerde demografische gegevens in functie van leefbaarheidsaspecten in de verschillende Zeebrugse wijken en het peilen naar de verwachtingen van de bevolking.

Bijlagen

1 BIJLAGE 1

STREEKPLATFORM BRUGGE

Ingevolge het besluit van 20 juli 1994 van de Vlaamse regering houdende erkenning en betoelaging in het kader van het vernieuwd regionaal economisch beleid en het afsluiten van de streekcharters, werd in de subregio Brugge een streekplatform erkend en gesubsidieerd. Het **doel** van een streekplatform is een **samenwerking** tot stand brengen tussen organisaties en personen binnen de subregio, gericht op het bevorderen van de economische groei, inkomensvorming en werkgelegenheid. Het is hierbij de bedoeling om een toekomstgerichte streekvisie uit te bouwen en strategische hefboomen te bepalen voor de bevordering van de socio-economische ontwikkeling en van de tewerkstelling in de regio. Zodra in een streekplatform een consensus bereikt is over deze streekvisie en over de hefboomen kan met de Vlaamse regering een streekcharter worden afgesloten, dit is een gemeenschappelijk intentieverklaring betreffende de verwezenlijking van de hefboomen. Als dusdanig heeft het streekplatform geen adviserende of beleidsmatige functie. Voor het arrondissement Brugge werd de haven van Zeebrugge opgenomen als één van de vijf hefboomen. Hierbij buigt het streekplatform zich vooral over de externe havenaangelegenheden zoals bijvoorbeeld de aanleg en ontwikkeling van toegangswegen en spoorwegen.

Het streekplatform is samengesteld uit alle economische belangengroepen van de streek, de vakbonden en enkele politieke mandatarissen. De raad van beheer van het streekplatform komt één maal per maand samen en formuleert op basis van beschikbare informatie en/of op basis van informatie verstrekt door ad hoc opgerichte werkgroepen een visie op basis van consensus. In praktijk komt dit erop neer dat de visie meestal overeenkomt met de kleinst gemene deler van de visies van de verschillende actoren.

APZI vzw

APZI is de vereniging van de privé-sector in de haven van Zeebrugge. De maritieme bedrijven en de bedrijven die havengebonden activiteiten uitoefenen in Zeebrugge zijn aangesloten. APZI treedt op als vertegenwoordiger en spreekbuis van de Zeebrugse privé-havensector. Hierbij vervult APZI in de havengemeenschap een dubbele opdracht:

- de belangenbehartiging van de Zeebrugse privé-sector
- de havenpromotie

De Raad van beheer bestaat uit 17 vertegenwoordigers en heeft de structuur van een koepelorganisatie. Ze komt 4 maal per jaar samen. De beroepsverenigingen of instellingen, die de bedrijfssectoren in de Zeebrugse haven vertegenwoordigen, beschikken over een gewaarborgde aanwezigheid in de beheerraad. Dat is het geval voor de beroepsverenigingen van de goederenbehandelaars (B.B.G.Z.), de scheepvaartagenten (S.V.B.Z.) en de expediteurs (VEREXZ). De transportmodi zijn vertegenwoordigd door SAV voor het

wegvervoer en de NMBS voor het spoorvervoer. Tenslotte zijn de havengebonden handel en industrie vertegenwoordigd via de Kamer voor Handel en Nijverheid van Brugge. APZI heeft geen adviserende of beleidsmatige functie.

MiNA-RAAD BLANKENBERGE / MiNA-RAAD BRUGGE / MiNA-RAAD KNOKKE HEIST / MiNA-RAAD WEST-VLAANDEREN

Het centraal gezichtspunt van de MiNa-Raad is het natuur- en het milieubelang. De stedelijke of gemeentelijke MiNa-Raad geeft adviezen ten behoeve van het gemeentebestuur over alle aangelegenheden die betrekking hebben op het leefmilieu en/of het natuurbehoud. Alle initiatieven van milieu- of natuurbeleid zijn dus in principe voorwerp van advisering door de MiNa-Raad, maar ook alle voorstellen van maatregelen die kennelijk een invloed hebben op natuur en milieu. De MiNa-Raad bestaat tevens op provinciaal niveau.

Naast de inhoudelijke voorrang voor het milieu- en natuurbelang moeten de afgeleverde adviezen binnen de Raad zo ruim mogelijk gedragen zijn. De MiNa-Raad is immers opgevat als een overlegorgaan, waarin de meest representatieve milieu- en natuurverenigingen van de streek opgenomen zijn, evenals de vertegenwoordigers van de belangrijkste sociaal-economische groeperingen. De inbreng van deze verschillende vertegenwoordigers moet garanderen dat de uitgebrachte adviezen het natuur- en milieubelang zodanig verwoorden, dat er ook daadwerkelijke beleidslijnen aan vastgeknoopt kunnen worden. De raad komt 4 à 6 maal per jaar samen en de besluitvorming gebeurt door middel van stemming.

GECORO BRUGGE / GECORO BLANKENBERGE / GECORO KNOKKE-HEIST / PROCORO WEST-VLAANDEREN

Gecoro en Procoro zijn de respectievelijk gemeentelijke en provinciale adviesraden voor de Ruimtelijke Ordening. De oprichting ervan is opgelegd door het decreet van 18 mei 1999 op de ruimtelijke ordening.

De regelgeving stelt dat minstens de leden deskundigen moeten zijn inzake ruimtelijke ordening en vertegenwoordigers van de voornaamste maatschappelijke geledingen binnen de gemeente. Gemeenteraadsleden (dus ook schepenen en burgemeester) kunnen geen lid zijn van de GECORO. De commissie komt minimaal twee maal per jaar samen en beslist bij meerderheid van stemmen van de aanwezige leden.

EXPERTEN ADVIESGROEP DUURZAME ONTWIKKELING

De adviesgroep voor Duurzame Ontwikkeling is opgericht in het kader van het Europese Doelstelling II -programma. Doelstelling 2 programma is bedoeld voor de economische en sociale omschakeling van de in structurele moeilijkheden verkerende zones, bijvoorbeeld vissers die de sector willen verlaten om iets nieuws te proberen. De adviesgroep bestaat uit deskundigen vanuit diverse middens waaronder universiteiten en NGO's en komt vier maal per jaar samen. Tijdens de bijeenkomsten wordt advies verleent over de kwaliteit, haalbaarheid en wenselijkheid van voorgestelde projecten.

INTERKABINETTEN STUURGROEP VOOR GEÏNTEGREERD KUSTZONEBEHEER

Doel van de stuurgroep is om sector- of beleidsoverschrijdende thema's voor te leggen en te bespreken met alle bevoegde besturen en kabinetten en tot een politieke besluitvorming te komen (op basis van consensus). De stuurgroep kreeg een officieel statuut door de

mededeling aan de Vlaamse regering van 22 februari 1995 maar komt momenteel heel erg onregelmatig samen (maximum 2 à 3 keer per jaar). Een ambtelijke werkgroep, de "taakgroep kustzonebeheer" bereidt de bijeenkomsten van de interkabinettenstuurgroep voor.

VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

De Vlaamse regering heeft in 1989 de Vlaamse Havencommissie (VHC) opgericht. De Havencommissie moet als algemene opdracht een bijdrage leveren tot de voorbereiding van het havenbeleid.

De Vlaamse Havencommissie heeft enerzijds een advies- en aanbevelingsopdracht en anderzijds een informatie- en studieopdracht. De algemene informatieopdracht van de Vlaamse Havencommissie wordt autonoom uitgevoerd door het secretariaat van de Havencommissie. In de jaarverslagen wordt een uitgebreide informatieve en statistische sectie opgenomen. Ook worden er op regelmatige tijdstippen algemene informatieve rapporten gepubliceerd over bijvoorbeeld de toekomstige verkeersevolutie in de havens, het hinterlandvervoer van en naar de havens of over het sociaal-economische belang van de Vlaamse zeehavens (met gegevens over toegevoegde waarde, tewerkstelling, enz.). In het kader van de informatie- en studieopdracht kan de Vlaamse Havencommissie ook opdrachten geven aan externen, bijvoorbeeld studiebureaus, om één of meerdere aspecten van een havenrelevant probleem te onderzoeken.

Het Vlaams Parlement, de Vlaamse regering, het bevoegde lid van de regering en de SERV kunnen de Havencommissie om advies vragen of de Havencommissie kan op eigen initiatief een aanbeveling doen.

De algemene adviezen en aanbevelingen hebben betrekking op het uitwerken van algemene beleidsobjectieven voor de infrastructuur en exploitatie van de havens, algemene voorstellen met betrekking tot de concurrentievoorwaarden tussen havens (financiering, subsidiëring, samenwerkingsverbanden), de bevordering van de coördinatie tussen het beleid van de havens en overleg en een versterkte samenwerking tussen de havens. Tevens kunnen aanbevelingen worden geformuleerd met betrekking tot alle hinterlandverbindingen van de havens en interregionaal en internationaal overleg over het zeehavenbeleid. De algemene beleidsobjectieven moeten worden omgezet in concrete infrastructuurplannen en projecten voor het geheel van de havens.

Aan de Havencommissie wordt ook om advies gevraagd over ontwerpen van decreet, ontwerpbesluiten en beleidsnota's die relevant zijn voor het havenbeleid. Analooq adviseert de Commissie ook over projecten die in de havens worden gerealiseerd en waarvoor de Vlaamse Overheid subsidie verleent of (mede-) investeerder is. De minister is uitdrukkelijk gebonden om aan de Commissie advies te vragen over de projecten waarvoor de overheidsinvestering ten minste 10 miljoen Euro bedraagt. Tot nu werd een belangrijk deel van de adviseringsstaak van de Vlaamse Havencommissie toegespitst op de advisering over de haalbaarheid en de wenselijkheid van investeringsprojecten in de havens. Alle adviezen en aanbevelingen die door de Vlaamse Havencommissie worden uitgebracht worden integraal opgenomen in het jaarverslag.

SUBREGIONAAL OVERLEGORGAAN

Subregionale overlegorganen werden in het leven geroepen naar aanleiding van het Decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens. Het overlegorgaan geeft formeel advies aan de Vlaamse regering. De steden, gemeenten en havenbesturen die

een subregionaal overlegorgaan wensen op te richten moeten de hiervoor de samenstelling respecteren die vastgelegd werd in het Besluit van de Vlaamse regering houdende de organisatie en de werking van de subregionale overlegorganen (12 januari 2001). Het subregionaal overlegorgaan vergadert minstens viermaal per jaar en op verzoek van elk van zijn leden. Voor Zeebrugge bestaat dit overlegorgaan nog niet. De onderstaande tabel is gebaseerd op de Procesnota van het Strategisch Plan voor de Haven van Zeebrugge (5 april 2001). Namen zijn nog niet gekend.

STUURGROEP STRATEGISCH PLAN

De oprichting van een stuurgroep wordt voorgesteld in de Procesnota van het Strategisch Plan voor de Haven van Zeebrugge (5 april 2001). De stuurgroep is in de procesnota het centraal overlegorgaan in het uitwerken van het strategisch plan dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de Vlaamse regering. De stuurgroep geeft richting aan het planvormingsproces en komt op zeer regelmatige tijdstippen samen om de discussienota's van de plangroep te bespreken en te sturen. Ze installeert specifieke werkgroepen in functie van het bijzonder onderzoek.

MAATSCHAPPELIJKE KLANKBORDGROEP STRATEGISCH PLAN

De oprichting van een maatschappelijke klankbordgroep wordt ook voorgesteld in de Procesnota van het Strategisch Plan voor de Haven van Zeebrugge (5 april 2001). In de klankbordgroepen worden de voorstellen van de stuurgroep getoetst om na te gaan of er een maatschappelijk draagvlak voor bestaat. Een maatschappelijk klankbordgroep komt drie à vijf maal samen per jaar. Er werden nog geen namen voorgedragen.

PLANGROEP STRATEGISCH PLAN

De plangroep wordt eveneens voorgesteld in de procesnota van het Strategisch Plan. Ze bereidt de documenten voor die nodig zijn voor de uitwerking van het Strategisch Plan in de stuurgroep of in andere overlegorganen. De plangroep zal voor het uitwerken van zijn nota's putten uit specifiek en bijkomend overleg.

LOKALE ACTIEGROEPEN

Buurtcomité Geluid Knokke-Heist

De acties van het buurtcomité worden getrokken door Mevrouw Christiane Meirman. Er vindt regelmatig overleg plaats tussen bovengenoemde, het stadsbestuur en de betrokken havenbedrijven om oplossingen te zoeken voor eventuele hinder (geluid,...).

2 BIJLAGE 2 : SAMENSTELLING PLATFORMS

STREEKPLATFORM BRUGGE, RAAD VAN BEHEER

Economische actoren-haven MBZ, Voorzitter	J. Coens
Economische actoren- landbouw Belgische Boerenbond	B. Masquelin
Economische actoren- werkgevers, handelaars en zelfstandigen Kamer voor Handel en Nijverheid VKW Westtoerisme, Bestendig afgevaardigde Kamer voor koophandel, Directeur GOM West-Vlaanderen, Directeur UNIZO, Hoge Raad voor Visserij	J. Teerlinck A. Dhaese P. Van Gheluwe J. Verzele L. Vermandere M. Desutter
Sociale actoren vakbonden, werkgeversorganisatie ABVV	M. D'Haene R. De Rycker L. Logghe E. Van Poucke
ACV	
Overheid gewestelijk Economie Min. Vlaamse Gemeenschap, Adm. Economie	B. Verbrugghe
Nutsbedrijven WVI, Directeur Electrabel, Intercommunale	G. Sanders L. Monset
Politiek mandatarissen Burgemeester Vlaams Volksvertegenwoordiger	P. Moenaert J. Devolder A. Van Nieuwkerke D. De Fauw
Bestendig afgevaardigde, provinciehuis Boeverbos	

APZI (130 LEDEN), RAAD VAN BEHEER

Economische actoren- werkgevers, handelaars en zelfstandigen BBGZ	Marc Adriansens Guido Cornelis Guy Gillis Willy Hoppe Patrick Vanhove Ludo Wyckmans Paul Hoornaert Luc Hoornaert Gilbert Snauwaert Aimé Degryse Eric Gheeraert Frezddy Brauwiers Philippe Delva Jeroen Den Haerynck Marc Grahame Guido Wouters
SVBZ	
VEREXZ	
SAV	
Industriële en handelondernemingen	
Nutsbedrijven	

NMBS

Hugo Lambrechts

MI NA-RAAD BLANKENBERGE

Sociale actoren-andere

Gemeenschapsonderwijs

Vrij Onderwijs

Jeugdraad

Cultuurraad

De Tink

Lokale politie

Lokale politie

Landelijke Gilde

Havokom

Overheid gemeentelijk

Stadssecretaris

Overheid gemeentelijk-Milieu & natuur

Milieudienst

Aminal Afdeling natuur

Politiek Mandatarissen

Schepen Leefmilieu en Openbare Werken

Schepen Middenstand en Lokale Economie

Afgevaardigde VLD

Afgevaardigde CVP – onafhankelijke

Afgevaardigde SP

Afgevaardigde J-Dwars

Afgevaardigde Vlaams Blok

Lokaal openbaar bestuur

Nieuwe Polder van Blankenberge

Lokale adviesraad

Landbouwwaad

Natuur en milieuvereniging (NGO's)

Werkgroep Uitkerkse Polders

natuurreservaten vzw, afdeling Blankenberge

Natuurreservaat "De Fonteintjes"

Onderzoek

Deskundige

Vandierendonck

Patrick Cloetens

Kris Lagast

Enzo Farina

Antoine Declercq

Philippe De Laere

Patrick Wittevrongel

Bart Verleye

Sil Vlietinck

Peter Verheyden

Alain Mengé

Geert Fierens

Dehenauw-Benoot

Ignace Lauwagie

Wies Peeters

An Bertem

Chris Tavernier

Roland Lagauw

Jerome Roelof

Jacques Demeyere

Dirk Fevery

Lodewijk Popelier

John Van Gompel

Dirk Content

Philip Konings

MI NA-RAAD KNOKKE-HEIST

MI NA-RAAD BRUGGE

Economische actoren- landbouw

Algemeen Boeren Syndicaat.

Boerenbond.

Economische actoren- werkgevers, handelaars en zelfstandigen

Kamer Handel en Nijverheid.

Sociale actoren vakbonden, werkgeversorganisatie

ACLVB

ABVV

ACV

Sociale actoren-andere

Centrale socialistisch cultuurbeleid.

Landelijke Gilde.

G. Deklerck

L. Schramme

R. Beyne

G. De Rous

W. Cauwenbergh

W. Herpoele

A. Caulier

F. Stubbe

Vrij onderwijs.
Stedelijke Jeugdraad.
KWB
Gemeenschapsonderwijs.
Stedelijk Onderwijs.
KVLV
Overheid gemeentelijk- landbouw
Scheper van Landbouw.
Overheid gemeentelijk- milieu & natuur
Stadsecoloog.
Educatief animator.
Sectorhoofd Groendienst.
Groendienst, Bioloog
Politiek Mandatarissen
Scheper van Leefmilieu.
Scheper van de Groendienst.
Gemeenteraadslid

Natuur en milieuvereniging (NGO's)
Groen vzw
Brugse Natuurvrienden.
Natuurreservaten.
Velt Brugge.
De Wielewaal
Arsbroek vzw

MI NA-RAAD WEST-VLAANDEREN

Economische actoren- landbouw
Boerenbond
Economische actoren- werkgevers, handelaars en zelfstandigen
UNIZO
VEV
Sociale actoren vakbonden, werkgeversorganisatie
ACV
ABVV
Natuur en milieuvereniging (NGO's)
WVF

Overheid gemeentelijk-Milieu & natuur (niet stemgerechtigd verantw. lokaal bestuur)
Milieudienst stad Roeselare

J. Soenens
M. Verlée
R. Neiryck
H. Baele
L. Lievens
Vande Rijse-Costers

H. Decler

Dr. P. Van Acker
K. De Batselier
W. Adriansens
L. Maene

J.-P. Vanden Berghe
E. Cardon
J. Defruyt
B. De Cuyper
W. Demuyt
S. Deweerdt
A. Van Nieuwkerke
P. Pierins
J. Devolder
J.-M. De Plancke
A. Vandenhoude
W. Jans
J.-M. Bogaert

E. Ver Eecke
F. Van Nevel
K. Ameye
P. De Wilde
P. Tijsebaert
R. Dufoort

Bart Dochy

Dirk Van Der Stede
Danny Wiels

Frans D'Haeyere
Luc Vanneste

Bart Opstaele
Guido Orbie
Guido Vandenbroecke
Jan Roelens
Martine Langhe
Martine Lakiere

Nutsbedrijven (niet stemgerechtigd verantw. lokaal bestuur)

WVI
Intercommunale Leiedal

Ann tack
Stefaan Verreu

GECORO BLANKENBERGE

Economische actoren- landbouw

1 afgevaardigde uit de Boerenbond / Landbouwwaad ?

Economische actoren- werkgevers, handelaars en zelfstandigen

2 afgevaardigden uit de sector Middenstand ?

Sociale actoren-anderen

1 afgevaardigde uit de sector Toerisme, recreatie, 2de verblijven ?

1 afgevaardigde uit de sector Jeugdwerking / Jeugdraad ?

NGO milieuverenigingen

1 afgevaardigde uit de sector natuurreservaten ?

Overheid - Gemeente

1 secretaris ?

Nutsbedrijven

1 afgevaardigde van de Sociale Bouwmaatschappij (Lindenhof) ?

Onderzoek

3 Deskundigen ?

GECORO KNOKKE-HEIST

GECORO BRUGGE

Voorzitter

Johan Weyts

Secretaris

Hugo Du Laing

Ondervoorzitter

Jurgen Van Praet & Wim Van Isacker

Economische actoren- landbouw

Kamer voor handel en Nijverheid

Raphaël Beyne (John Verzeele)

Boerenbond W.-VI.

Paul Van de Vijver (Pierre Leuridan)

Algemeen Boerensyndikaat

André Bonne (Geert Boedt)

Economische actoren- werkgevers, handelaars en zelfstandigen

Unizo

Piet Godderis (Alexander Olivier)

Liberaal Verbond der Zelfstandigen

Sofie Parmentier (Erwin Priem)

Sociale actoren vakbonden, werkgeversorganisatie

Liberaal Vakbond Noord-West-Vlaanderen

Geert Deros (Alex De Bock)

ABVV

Luc Geerardyn (Marc D'Haene)

ACV

Wilfried Herpoele (Luc Van Maele)

Sociale actoren-anderen

Jeugddienst

Mathias Verlée (Maarten Van Maele)

Stedelijke Raad voor de Derde Leeftijd

Etienne Gheysen (Christiane Wouters)

Emancipatieraad

Gerda Schotte (Els Dendooven)

Natuur en milieuvereniging (NGO's)

Natuurreservaten vzw

Koen Maréchal (Filip Roos)

Lokale adviesraad

MiNaRaad

W. Van Cauwenbergh (Eric Ver Eecke)

Deskundigen

Jurgen Vanpraet

(Jan Pollet)

Paul Schroé

(Y. Bellaert)

Wim Van Isacker

(Ertzinger)

Jo Van Valckeborgh

(M. Willems)

Patrick De Klerck
Sofie De Meulenaere
Régine Jacquaert

(Jan Bossuyt)
(Bieke Hillewaert)
(J. Logghe)

PROCORO, RUIMTELIJKE ORDENING WEST-VLAANDEREN

(nog niet samengesteld, maar bestaat uit)

voorzitter

secretaris

Administratie ruimtelijke ordening

3 leden

Economische actoren- landbouw

2 leden

Economische actoren- werkgevers, handelaars en zelfstandigen

Sociale actoren

vakbonden

2 leden

werkgeversorganisatie

2 leden

Natuur en milieuvereniging (NGO's)

2 leden

NGO's Ruimtelijke ordening

2 leden

Vlaamse hoge bosraad

1 lid

Provinciale diensten

(Economie; Toerisme en recreatie;

Huisvesting; Infrastructuur; Landbouw;

Leefmilieu; Cultuur)

7 leden

EXPERTEN ADVIESGROEP DUURZAME ONTWIKKELING (DOELSTELLING II - PROGRAMMA)

Natuur en milieuvereniging (NGO's)

BBL

Eric Vandorpe

Onderzoek

Deskundige

Charles Vermeersch

Insituut voor natuurbehoud

Thomas Defoort

HIVA, afdeling Duurzame Ontwikkeling

Hans Bruyninckx

SEVI

Toon Colpaert

KU Leuven, afd. Sociale en economische geografie

Henk Meert

Vlaamse stichting verkeerskunde

Eddy Klijnen

ECOLAS n.v.

Karel Ameye

Dirk Le Roy

INTERKABINETTEN STUURGROEP VOOR GEÏNTEGREERD KUSTZONEBEHEER

Overheid federaal

Kab. Fed. Min. Leefmilieu

?

BMM (federale dienst voor marien leefmilieu)

?

Overheid gewestelijk

Kab. VI. Min. Binnenlandse Aangelegenheden, Ambtenarenzaken en Sport

Patrick De Clercq

Overheid gewestelijk - Ruimtelijke ordening & Infrastructuur

AWZ- afdeling Waterwegen Kust

Peter De Wolf

AROHM- afdeling ROHM-West-Vlaanderen

Koen Joye

AROHM- afdeling Monumenten & Landschappen

Marika Strobbe

Overheid gewestelijk - economie

Kab. VI. Min. Werkgelegenheid en Toerisme

Jürgen Van Praet

Overheid gewestelijk - economie, ruimtelijke ordening & Infrastructuur

Kab. VI. Min. Economie, Ruimtelijke Ordening en Media	?
Overheid gewestelijk-Milieu & natuur	
AMINAL- afdeling Natuur	I. Killemaes
AMINAL- afdeling Natuur	Jean-Louis Herrier
Overheid gewestelijk-Milieu & natuur, economie	
Kab. VI. Min. Leefmilieu en Landbouw	Tom Embo
Overheid gewestelijk- Ruimtelijke ordening & Infrastructuur	
Kab. VI. Min. Mobiliteit, Openbare Werken en Energie	Jos Rutten
Overheid provinciaal-Milieu & natuur	
Bestendig Afgevaardigde van Leefmilieu	Jan Durnez
cel MIRONA	C. Thys
cel MIRONA	Kathy Belpaeme
Nutsbedrijven	
Toerisme Vlaanderen	Jos Vercruyssen
Onderzoek	
Instituut voor natuurbehoud	Sam Provoost
	Maurice Hoffmann
Univ. Gent Vakgroep Internationaal Publiek Recht	Anne Cliquet

SUBREGIONAAL OVERLEGORGAAN

Economische actoren-haven	
MBZ	?
	?
Overheid gewestelijk - Ruimtelijke ordening & Infrastructuur	
Kab. VI. Min. van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie	?
Overheid gewestelijk - economie	
Kab. VI. Min. Werkgelegenheid en Toerisme	?
Overheid gewestelijk - economie, Ruimtelijke ordening & Infrastructuur	
Kab. VI. Min. Economie, Ruimtelijke Ordening en Media	?
Overheid gewestelijk-Milieu & natuur, economie	
Kab. VI. Min. Leefmilieu en Landbouw Vera Dua	?
Politiek Mandatarissen	
Politiek vertegenwoordiger voor West-Vlaanderen	?
Politiek vertegenwoordiger voor Knokke-Heist	?
Politiek vertegenwoordiger voor Brugge	?

STRATEGISCH PLAN ZEEBRUGGE - MAATSCHAPPELIJKE KLANKBORDGROEP

Economische actoren-haven	
APZI	?
Economische actoren- landbouw	
Boerenbond W. VI.	?
Algemeen boerensyndicaat W. VI.	?
Economische actoren- werkgevers, handelaars en zelfstandigen	
Werkgeversbond der Belgische Havens	?
Kamer van Koophandel en nijverheid	?
VEV	?
CEWEZ	?
Rederscentrale	?
UNIZO	?
SAV	?
Febetra	?

Promotie Binnenvaart Vlaanderen	?
Promotie Short Sea Shipping	?
Sociale actoren vakbonden, werkgeversorganisatie	
ABVV	?
ACLVB Noord-W. VI.	?
ACV	?
Natuur en milieuvereniging (NGO's)	
Natuurreservaten W. VI.	?
Greenpeace België	?
BBL	?
Standwerkgroep	?
Politiek Mandatarissen (Voorzitter)	
Gouverneur West-Vlaanderen	Paul Breyne
Lokale adviesraad	
Minaraad Brugge, Knokke, Blankenberge	?
Gecoro Brugge, Knokke, Blankenberge	?
Streekplatform Brugge	?
Nutsbedrijven	
Toerisme Vlaanderen	?
Overheid gewestelijk, afgevaardigde stuurgroep	
LIN, Afdeling Beleid	Henri Serruys
LIN, Afdeling Beleid	Wouter Vankeirsbilck
Procesbegeleiders en opdrachthouders uitwerking strategisch plan	
WES	Rik Houthaève
CIBE	Danny Claeys
WES	Diederik Franco
Groep Planning	Piet Gellynck
	Ulrich Keppler

STRATEGISCH PLAN ZEEBRUGGE - PLANGROEP

Economische actoren-haven	
MBZ	Paul Schroé
MBZ	Patrick Van Cauwenberghe
Overheid gewestelijk	
LIN	Fernand Desmyter
LIN	Henri Serruys
Overheid gewestelijk Milieu & natuur	
AMINAL, dir. Generaal	Phillippe Tanghe
	David Stevens
AMINAL, cel MER	Koenraad Heuts
AMINAL - afdeling Natuur	Jean-Luis Herrier
	Wim Pauwels
Overheid gewestelijk - Ruimtelijke ordening & Infrastructuur	
Kab. VI. Min. Mobiliteit, Openbare Werken en Energie	Mark Meersman
AWZ, afdeling Beleid	Herbert Smits
AWZ, afdeling Kust	Paul Hanssens
	Luc Vandamme
AROHM, ruimtelijke planning	Geert Mertens
AROHM	Koen Joye
AWV	Johan Janssens
Overheid provinciaal	
Provincie	?

Stad Brugge	Jozef Gorissen
Politiek Mandatarissen	
Gouverneur West-Vlaanderen	Paul Breyne
Nutsbedrijven	
NMBS	E. Vandewalle
Procesbegeleiders en opdrachthouders uitwerking strategisch plan	
WES	Rik Houthaeve
CIBE	Danny Claeys
WES	Diederik Franco
Groep Planning	Piet Gellynck
	Ulrich Keppler

STRATEGISCH PLAN ZEEBRUGGE - STUURGROEP

Economische actoren-haven	
MBZ	Joachim Coens
	Pierre Kerckaert
	Paul Schroé
Economische actoren- werkgevers, handelaars en zelfstandigen	
GOM West-Vlaanderen	Jan Callens
	Jacques Hemschootte
Overheid gewestelijk	
LIN	Fernand Desmyter
LIN, afdeling beleid	Henri Serruys
kabinet van Minister President	Guy Braeckman
Kab. VI. Min. binnenlandse aangelegenheden en monumenten en landschappen	Jean Marie Bogaert
Overheid gewestelijk Milieu & natuur	
Kab. VI. Min. Leefmilieu en Landbouw	?
AMINAL	D. Stevens
	Jean Louis Herrier
Overheid gewestelijk - economie	
Kab. VI. Min. Werkgelegenheid en Toerisme	Dirk Michiels
Kab. VI. Min. Economie, Ruimtelijke Ordening en Media	Patrick De Clerq
Administratie economie	?
Overheid gewestelijk- - Ruimtelijke ordening & Infrastructuur	
Kab. VI. Min. Mobiliteit, Openbare Werken en Energie	Mark Meersman
	Dirk Van Melkebeke
AWZ	Jan Strubbe
	J. Van Hoof
AWV	Hubert Decraemer
AROHM	Koen Joye
	G. Mertens
Politiek Mandatarissen	
Provincie West-Vlaanderen (Voorzitter)	Paul Breyne
	Patrick Van Gheluwe
	Piet Denorme
Knokke-Heist - schepen milieu.	
Overheid gemeentelijk	
Brugge (Ruimtelijke ordening)	Jozef Gorissen
	M. Boydens
Blankenberge (Milieu)	Alain Meng�
Nutsbedrijven	
Vlaamse Vervoermaatschappij (De Lijn)	Luc De Man

NMBS	P. Baekelandt E. Vandewalle
Adviesraad Vlaamse Havencommissie	Willy Winkelmans Jean Pierre Merckx
Onderzoek Instituut voor natuurbehoud	T. Defoort Eckhart Kuijken
Procesbegeleiders en opdrachthouders uitwerking strategisch plan WES	Rik Houthaeve Diederik Franco Piet Gellynck Ulrich Keppler Danny Claeys
Groep Planning	
CIBE	

VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

Dagelijks Bestuur

Economische actoren-haven voorzitter MBZ	Joachim Coens
gedelegeerd bestuurder - haven van Oostende AG	Gerard Paul
afgevaardigd-bestuurder Vlaamse Havenvereniging	Restiau Robert
Sociale actoren vakbonden, werkgeversorganisatie nationaal secretaris ACV	Peeters Vital
intergewestelijk secretaris Vlaams ABVV	Verboven Xavier
Politiek Mandatarissen schepen van de haven van de stad Antwerpen	Delwaide Leo
schepen van de haven van de stad Gent	Termont Daniël
Onderzoek hoogleraar UFSIA-RUCA - faculteit TEW	Winkelmans Willy (voorzitter) Van De Voorde Eddy

Leden

Economische actoren-haven UNIZO economisch adviseur studiedienst	Van Rysselberghe Liesbeth
GTS algemeen bestuurder	D Havé Jacques
Hessenatie NV gedelegeerd bestuurder	Pellens Jan
Vlaamse Havenvereniging afgevaardigd-bestuurder	Restiau Robert
Belgium P&O North Sea Ferries LTD manager	Vienne Erna
Havenbestuur Antwerpen: directeur infrastructuur	Bernaers Greet
Havenbestuur Antwerpen: afgevaardigd bestuurder	Bruyninckx Eddy
Havenbestuur Antwerpen: hoofdingenieur directeur	Koeklenberg Ivo
Havenbestuur Gent: financieel en administratief directeur	Lengyel-Bernard Katty
haven van Oostende AG gedelegeerd bestuurder - haven van Oostende bestuurder -	Gerard Paul
MBZ voorzitter	Vens Vanessa
MBZ administrateur-generaal	Coens Joachim
Economische actoren- werkgevers, handelaars en zelfstandigen SAV secretaris-generaal	Kerckaert Pierre
alg. actiec. Belg. binnenscheepv. org voorzitter.	De Wilde Liliane
Economische actoren VEV adviseur studiedienst	Parmentier Octaaf
VEV afgevaardigd-beheerder	Germis Joost
Sociale actoren vakbonden, werkgeversorganisatie	Offeciers-Van de Wiele Mieke

ACOD vice-voorzitter	Fermon Frans
BTB medewerkster	Verbeeck Monique
ABVV intergewestelijk secretaris Vlaams	Verboven Xavier
CVD algemeen sectorverantwoordelijke - water	Chaffart Myriam
ACV- Waas en Dender	De Roeck Rita
LBC/NVK nationaal verantwoordelijke	Naveau Vic
ACV nationaal secretaris	Peeters Vital
ACLVB bestendig secretaris	Quisthoudt Erik
Nutsbedrijven	
NMBS bestuurder-adjunct directeur-generaal	Martens Antoine
Politiek Mandatarissen	
schepen van de haven van de stad Antwerpen	Delwaide Leo
burgemeester van de stad Antwerpen	Detiège Leona
schepen van de haven van de stad Gent	Termont Daniël
Onderzoek	
hoogleraar UFSIA-RUCA - faculteit TEW	Van De Voorde Eddy
Andere	
SERV administrateur-generaal	Kerremans Pieter
Vlaamse Havencommissie secretaris	Merckx Jean-Pierre

ERRATUM DEEL 1:

De pagina's 67 en 68 in deel 1 worden vervangen door de volgende twee pagina's.

wetenschappelijke literatuur gaat het hierbij vooral om drie sternensoorten, een aantal meeuwen en een waadvogelsoort (Tabel 7).

Tabel 7. Broedvogelaantallen in de voorhaven van Zeebrugge en de Baai van Heist in 2000. Toestand op 3/7/2000. Aantallen tussen haakjes zijn nog niet exact gekend. Aparte aantallen voor zilvermeeuw en kleine mantelmeeuw zijn ook nog niet gekend. (Naar Van Waeyenberge en Seys, 2000)

Soort	Voor- haven	Sternen- eiland	Baai van Heist	Totaal
Dwergstern (<i>Sterna albifrons</i>)	(150)	50	0	(200)
Grote stern (<i>Sterna sandvicensis</i>)	1550	0	0	1550
Visdiefje (<i>Sterna hirundo</i>)	2250	0	0	2250
Kokmeeuw (<i>Larus ridibundus</i>)	1880	0	0	1880
Zilvermeeuw (<i>Larus argentatus</i>)	2140	0	0	2140
Kleine mantelmeeuw (<i>Larus fuscus</i>)		0	0	
Stormmeeuw (<i>Larus canus</i>)	20	0	0	20
Zwartkopmeeuw (<i>Larus melanocephalus</i>)	(80-90)	0	0	(80-90)
Strandplevier (<i>Charadrius alexandrinus</i>)	(28)	12	0	(40)

Met de recente verdere uitbouw van de voorhaven (Flanders Container terminal en Stora), zou een belangrijk deel van het broedgebied van de groep vogels die we eenvoudigheidshalve de sternes zullen noemen niet meer beschikbaar zijn, en een groot deel van het dankzij de haven langzaam opgebouwde broedvogelbestand dreigde op die manier weer verloren te gaan. Tot op heden is slechts een beperkt deel van de gereserveerde terreinen effectief in gebruik genomen. Recent werden twee initiatieven voor het instandhouden van de sternes broedpopulaties genomen. Enerzijds wordt er tegen de binnenzijde van de oostelijke strekdam het opspuiten voltooid van een 5 ha groot schiereiland dat als alternatieve nestgelegenheid moet dienen, anderzijds werden in afwachting van de volledige afwerking van dat schiereiland op de braakliggende terreinen o.a. artificiële strandstroken aangelegd. Het is niet duidelijk in welke mate dit sterneneiland de broedvogelpopulatie zal kunnen opvangen.

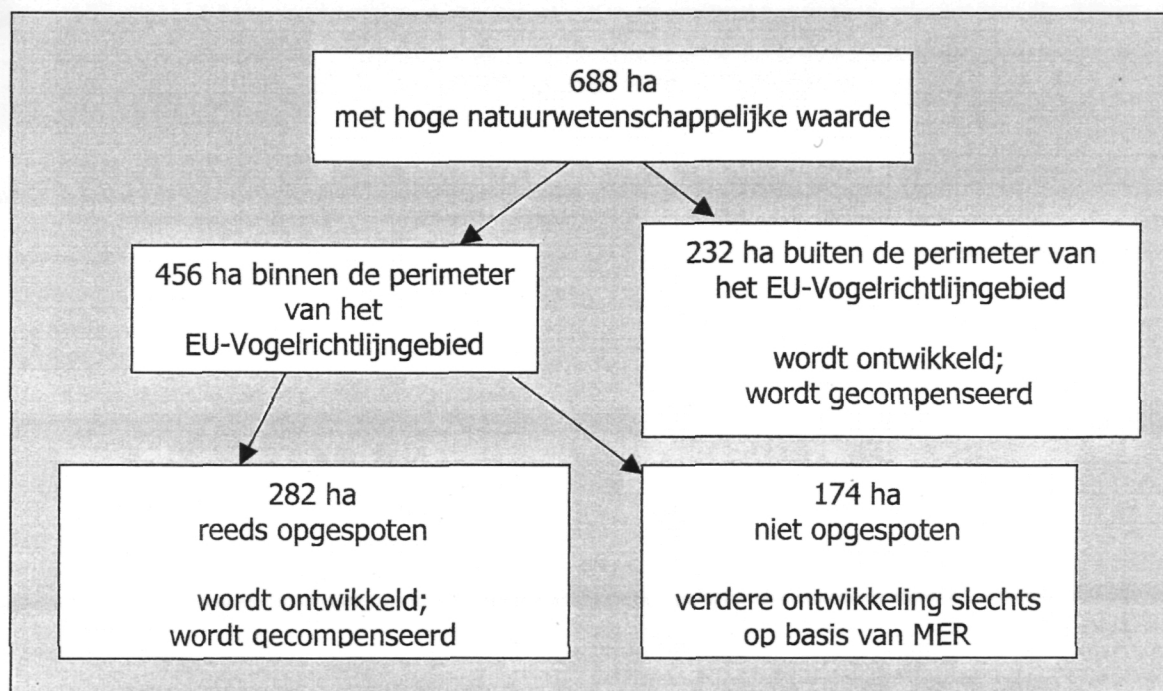
De toekomst van de broedvogelpopulaties in de voorhaven is niet duidelijk. Afgezien van de bepalingen van de Europese habitatrichtlijn lijken er maar weinig obstakels te zijn die de uitbouw van de haven in de weg kunnen staan. De uitbouw van de haven van Zeebrugge is een prioriteit als poort voor Vlaanderen (RSV), en de voorhaven is daarbij een essentieel onderdeel. Het strandreservaat "De Baai van Heist" dat ontstaan is als gevolg van verzanding tegen de oostelijke strekdam biedt een andere, zij het minder waardevolle, alternatieve nestplaats. De voorhaven van Zeebrugge is opgenomen in de lijst van 'Important Bird Areas in Europe'.

De trage infrastructurele uitbouw van de voorhaven leidt ertoe dat de ontwikkeling van de haven daar vertraagt of zelfs gedeeltelijk onmogelijk gemaakt wordt door de spontane ontwikkeling van een waardevolle fauna op de terreinen.

Sommige installaties in de voorhaven kunnen een negatief effect hebben op de (ontwikkeling van) natuurwaarden. De windturbines vormen voor een aantal vogelsoorten een storend of dodend element, terwijl andere soorten hier weinig last van schijnen te ondervinden. Er is echter zeer weinig bekend over het mengend vermogen van sternes en windturbines (Veen *et al.*, 1997).

De achterhaven

De situatie in de achterhaven is veel complexer, te meer daar het hier om een verscheidenheid aan organismen gaat in een historisch geëvolueerd landschap. Volgens de studie van Esher, oktober 1999, in opdracht van AMINAL Afdeling Natuur, bezit 688 ha van de achterhaven, die ongeveer 1016 ha groot is, een hoge natuurwetenschappelijke waarde. Op 17 oktober 1988 werd in uitvoering van Art. 4 van richtlijn 79/409/EEG van de raad van de Europese Gemeenschappen van 2/4/79 voor het behoud van het vogelbestand (de zgn. Vogelrichtlijn) een speciaal beschermingsgebied, het 'Poldercomplex' opgericht. In haar besluit van 17 juli 2000 herziet de Vlaamse regering het erkende gebied en wijst a posteriori compenseringsgebieden aan, hoofdzakelijk om dit in overeenstemming te brengen met de gewijzigde situatie in de haven waar in het kader van de verdere uitbouw van de achterhaven een belangrijk deel van dit Europees beschermingsgebied ondergespoten werd op het moment dat het Poldercomplex werd beschermd. [... De door artikel 6.4 van de Europese "Habitat"-richtlijn 92/43/EEG opgelegde actieve compenserende maatregelen moeten in principe reeds operationele resultaten opleveren alvorens de schade die het project dat de oorspronkelijke speciale beschermingszone aantast mag plaatsvinden. Op het huidig ogenblik zijn de verdere ophoging en bouwrijp maken van terreinen in het zuidelijk achterhavengebied van Zeebrugge volop aan de gang, terwijl compensatiegebieden nog niet zijn aangeduid, laat staan natuurtechnisch ingericht en resultaten hebben opgeleverd. Bijgevolg is de met deze nota voorgestelde perimeteraanpassing, inclusief de aanduiding van de compensatiegebieden, heel hoogdringend. Uit : Nota aan de leden van de Vlaamse regering bij het voorstel tot Besluit van de Vlaamse Regering van 17-07-2000]. De beslissing van de Vlaamse Regering van 17 augustus 2000 betreffende het areaal van 688 ha met hoge natuurwetenschappelijke waarde is schematisch weergegeven in Figuur 20. Het deel van het Poldercomplex in de achterhaven dat nog niet opgespoten is wordt beschouwd als in het bezit van uitzonderlijke natuurwaarden en de Vlaamse Regering heeft de verdere ontwikkeling van dit gebied afhankelijk gemaakt van de resultaten van een Milieu-Effecten-Rapport ter zake.



Figuur 20: Beslissing van de Vlaamse Regering dd 18/07/2000 op basis van de gegevens van de studie van Esher (1999).

